

doświadczeń w zakresie zarządzania i płynności ruchu, rozwiązań dotyczących standaryzacji i hierarchizacji infrastruktury drogowej czy możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury do przemieszczania się rowerem w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż odcinków dróg krajowych, gdzie istnieją drogi techniczne i serwisowe.

Wprowadzenie wspólnej taryfy stanowi dla pasażerów korzystne i wygodne rozwiązanie, które ułatwia podróżowanie. W obecnej sytuacji, w której istnieje kilkunastu organizatorów publicznego transportu zbiorowego, wprowadzenie kompleksowych, systemowych, a nie częściowych rozwiązań, jest wyzwaniem. Dlatego **przeprowadzone zostaną analizy finansowe i możliwości związane z integracją taryfowo-biletową**, z uwzględnieniem zarówno kosztów integracji, jak i potencjalnych oszczędności oraz korzyści płynących z tego procesu. Na podstawie tych analiz oraz wykorzystując najlepsze praktyki, zostanie wdrożona integracja taryfowo-biletowa w publicznym transporcie zbiorowym na obszarze Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. **Wprowadzona taryfa powinna być czytelna i zrozumiała dla pasażera** tak, aby nie miał on wątpliwości, w której strefie biletowej się znajduje lub czy posiada bilet właściwego organizatora. W ramach działania ważne będzie też lobbowanie wśród lokalnych polityków na rzecz umożliwienia rekompensaty ulg ustawowych w przewozach na szczeblu metropolitalnym czy uporządkowania systemu ulg ustawowych.

Podróżujący często są zmuszeni poświęcać wiele wysiłku i czasu na szukanie informacji pasażerskich oraz aktualnych rozkładów jazdy, zarówno na przystankach, jak i na stronach internetowych. Niestety, te informacje nie zawsze są łatwo dostępne czy aktualizowane, co powoduje zniechęcenie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, jak i jest jedną z barier w rozwoju transportu zbiorowego. **Czynnikiem zachęcającym do korzystania z transportu jest jego przewidywalność.** Dlatego też działania związane z cyfryzacją są nastawione przede wszystkim na budowanie systemów sprawnej informacji pasażerskiej oraz wspólnych platform i baz danych.

W pierwszym kroku zostanie przeprowadzony **proces cyfryzacji rozkładów jazdy**. Obecnie przewoźnicy zgłaszają je za pomocą papierowych wniosków o zmianę zezwoleń lub zaświadczeń do odpowiedniego urzędu w zależności od zasięgu przejazdów. Dlatego w ramach prac przygotowawczych do stworzenia wspólnego portalu pasażera będzie potrzebne **stworzenie i regularna aktualizacja centralnej bazy danych zawierającej zezwolenia oraz rozkłady jazdy** funkcjonujące na obszarze Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Kolejnym etapem będzie **przygotowanie rozkładów jazdy do formy plików GTFS-static lub NETex** umożliwiającej ich przetwarzanie i późniejsze wykorzystanie w aplikacjach do planowania podróży. Na podstawie zebranych danych i istniejących rozwiązań zostanie utworzony też **wspólny portal pasażera dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego**.

Pozyskane dane nie muszą służyć jedynie wybranym aplikacjom, ale mogą być udostępnione w sposób otwarty, co stworzy możliwość ich ponownego wykorzystania przez inne podmioty technologiczne. Dlatego planowane jest **stworzenie platformy otwartych danych z udostępnionymi danymi rozkładowymi**. Rozwiązanie może zostać rozszerzone także o dane związane z drogami, zagospodarowaniem przestrzennym i innymi zadaniami publicznymi jednostek samorządu terytorialnego.

Ostatnim krokiem będzie wyposażenie pojazdów operatorów publicznego transportu zbiorowego w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej i **udostępnienie danych w formie GTFS-realtime, przedstawiających rzeczywistą lokalizację pojazdu**. Dzięki realizacji tych działań, mieszkańcy i turyści będą mogli wcześniej zaplanować swoje podróże w ŁOM za pomocą Internetu lub aplikacji mobilnych.

Oprócz informacji pasażerskiej w formie cyfrowej, ważną kwestią jest ta znajdująca się w pojazdach i na przystankach, która obecnie nie jest jednolita lub może wprowadzać w błąd. Przykładem może być dublowanie się oznaczeń linii organizowanych przez różnych organizatorów, np. linia nr 1 funkcjonuje w Łodzi jako linia tramwajowa, natomiast w Zgierzu oraz Pabianicach korzystać można z linii autobusowych także oznaczonych numerem 1. Dlatego należy wypracować **spójną numerację linii komunikacyjnych**.

W przypadku informacji pasażerskiej w pojazdach u jednego organizatora usłyszymy zapowiedzi głosowe, znajdziemy informacje o taryfach i schematy linii, u drugiego organizatora funkcjonują jedynie wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, a u trzeciego – tylko tablice. Dlatego należy wypracować **ujednolicony system informacji pasażerskiej w pojazdach organizatorów**, a w przyszłości organizatora Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego.

Zainicjowane zostaną dążenia do stworzenia **spójnej identyfikacji wizualnej przystanków i tabliczek przystankowych w ŁOM** celem zwiększenia czytelności i estetyki. Podstawą identyfikacji wizualnej może być ta wypracowana i stosowana przez Łódź od 2017 r. Ustalone zostaną też standardy wyposażenia przystanków w zależności od lokalizacji i liczby kursów, co pozwoli na ujednoczenie infrastruktury z uwzględnieniem koncepcji projektowania uniwersalnego. **Kontynuowana będzie rozbudowa systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na przystankach**, który powinien być zintegrowany z systemami funkcjonującymi w Łodzi i Pabianicach oraz systemami ITS. Alternatywnie na przystankach umieszczane będą kody QR z odnośnikami do strony zawierającej listę odjazdów rzeczywistych z przystanku.

Obecnie funkcjonujące w ŁOM systemy ITS są odpowiedzialne za: pomiary ruchu, obsługę systemu dynamicznego oznakowania, system bezpieczeństwa w łódzkim tunelu na trasie W-Z, przesyłanie informacji o lokalizacji pojazdów komunikacji miejskiej w Łodzi i Pabianicach, czy bieżący nadzór nad wykonaniem pracy przewozowej. Dlatego będą prowadzone działania dążące do **rozszerzenia obszaru działania systemu, zwiększenia jego funkcjonalności i nadawanie priorytetu w ruchu dla środków transportu niebędących samochodami, a także integracji istniejących systemów**.

Zebrane dane o rozkładach jazdy oraz lokalizacji i opóźnieniach pojazdów posłużą do podjęcia próby **koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy różnymi organizatorami transportu a regionalnymi przewoźnikami kolejowymi**. Umożliwi to płynne przesiadki oraz zminimalizuje czas oczekiwania na węzłach przesiadkowych. Prowadzone będą także działania na rzecz zachęcenia zarządcy infrastruktury kolejowej do tworzenia rocznych rozkładów jazdy.

Ważną kwestią będzie też **prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności**, które wskażą, w jakich miejscach należy rozwijać konkretną infrastrukturę transportową czy dostosować częstotliwość kursowania lub pojemność pojazdów do występującego popytu. Dzięki temu decydenci zyskają wsparcie przy podejmowaniu decyzji w zakresie zrównoważonej mobilności, a pasażerowie wyższą jakość świadczonych usług.

7.6 PROMOCJA I EDUKACJA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Tabela 9. Działania w obszarze strategicznym „Promocja i edukacja na rzecz zrównoważonej mobilności”

Numer działania	Nazwa zadania
6.1.	Stworzenie podzespołu ds. komunikacji, promocji i edukacji na temat zrównoważonej mobilności
6.2.	Promocja zrównoważonej mobilności oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych
6.4.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych
6.5.	Intensyfikacja działań edukacyjno-promocyjnych mających na celu poprawę świadomości uczestników ruchu drogowego w zakresie zasad bezpieczeństwa

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Aby możliwe było realizowanie polityki zrównoważonej mobilności, działania organizacyjne, legislacyjne oraz infrastrukturalne przedstawione w poprzednich pięciu obszarach strategicznych powinny być uzupełniane zadaniami, które dotyczą **promocji oraz edukacji na rzecz zrównoważonego transportu**. Głównym celem działań o tej tematyce będzie przybliżenie mieszkańcom ŁOM korzyści płynących z zachowań komunikacyjnych opartych o wykorzystanie niskoemisyjnych i zeroemisyjnych środków transportu.

Zarówno wspomniane korzyści, jak i negatywne skutki korzystania z niezrównoważonych środków transportu, będą przedstawiane podczas ogólnodostępnych **wydarzeń i akcji promocyjnych**. Aby różne grupy społeczne oraz wiekowe mogły zapoznać się z wymienioną tematyką, zajęcia powinny mieć **zróżnicowaną** formułę. Zarówno doświadczenia z innych miast, jak i z terenu samego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego pokazują, iż angażowanie społeczności lokalnych w formie warsztatów, spacerów, rajdów pieszych i rowerowych, pogadań, gier i zabaw edukacyjnych o tematyce mobilnościowej wpływa pozytywnie na późniejsze decyzje transportowe mieszkańców.

Aktywny udział mieszkańców w wydarzeniach poświęconych promowaniu i edukowaniu na temat zrównoważonej mobilności, a także bieżące konsultowanie zmian dotyczących rozwoju transportu w ŁOM, przyczyni się do wzrostu świadomości mieszkańców odnośnie jego wpływu na ich codzienne funkcjonowanie oraz otaczającą przestrzeń. **Włączająca forma** wydarzeń wzmocni poczucie sprawczości uczestników oraz wpłynie na wzrost poziomu partycypacji społecznej. **Głos lokalnych społeczności powinien być kluczowy w wielu kwestiach dotyczących zrównoważonej mobilności**, a jego uwzględnienie pozwoli na osiągnięcie dużo lepszych efektów jej budowy. Dlatego wszelkiego rodzaju **audyty, konsultacje społeczne czy wielopłaszczyznowa wymiana informacji** stanowiąc będą jeden z filarów planowania rozwoju zrównoważonej mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Aby zachęcać mieszkańców do uczestnictwa w wydarzeniach poświęconych zrównoważonej mobilności oraz do korzystania z transportu publicznego, warto umieszczać materiały promujące oraz edukujące w miejscach publicznych, takich jak pojazdy komunikacji miejskiej, przystanki i ich okolice.

Realizacja wszelkich [działań poświęconych promocji oraz edukacji na rzecz zrównoważonego transportu](#) będzie [koordynowana przez dedykowany podzespół](#), funkcjonujący w ramach przyszłych aglomeracyjnych struktur zarządzania transportem publicznym. Umożliwi to zwiększenie ich skuteczności. Co więcej, stworzy to także dogodne warunki do zbudowania jednolitej [platformy informacyjnej](#) dla całego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego oraz wypracowania dla niej spójnej identyfikacji wizualnej, dzięki czemu przekazywane mieszkańcom informacje będą wartościowe, przemyślane oraz atrakcyjne w odbiorze.

8 PAKIETY DZIAŁAŃ

Poszczególne zaproponowane w Planie działania pogrupowano w pakiety. Pochodzą one z różnych obszarów, ale uzupełniają się nawzajem i są skoordynowane tak, aby możliwe było rozwiązywanie konkretnych problemów mobilnościowych występujących w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Działania wchodzące w zakres poszczególnych pakietów otrzymają wartości punktowe mówiące o priorytecie ich wykonania, które zostaną nadane na podstawie:

- prawdopodobnego wpływu na wydajność systemu transportowego;
- szacowanego wpływu na zmniejszenie emisji;
- oceny konieczności wykonania, która zostanie sporządzona podczas kolejnej tury spotkań konsultacyjnych;
- mediany efektywności działań powstałej na bazie analizy wielokryterialnej, uwzględniającej aspekt kosztu inwestycji, efektywności w odniesieniu do realizacji polityki zrównoważonej mobilności oraz przewidywanego wpływu na środowisko.

Analizy te zostaną wykonane na dalszym etapie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności, a ich wyniki zostaną szczegółowo przedstawione w Załączniku zawierającym wybór scenariusza do realizacji.

8.1 PAKIET 1: ZINTEGROWANE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ I TRANSPORTEM

Pakiet ten łączy ze sobą działania zaproponowane w ramach obszarów: Planowanie przestrzenne, Transport publiczny i niezmotoryzowany oraz Zarządzanie zrównoważoną mobilnością. Dzięki ich realizacji możliwe będzie usprawnienie zarządzania mobilnością i przestrzenią w odniesieniu do całości Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, co będzie miało swoje przełożenie na zmniejszenie konieczności wykonywania wysokoemisyjnych podróży w ŁOM, integrację różnych środków transportu publicznego w Obszarze oraz ich efektywniejsze wykorzystanie. Największym, potencjalnym wyzwaniem w realizacji tego pakietu jest brak współpracy pomiędzy samorządami Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i ich partnerami.

Tabela 10. Działania wchodzące w skład Pakietu 1: Zintegrowane zarządzanie przestrzenią i transportem

Numer działania	Nazwa zadania
1.1.	Wypracowanie zasad dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych
1.2.	Opracowanie bilansu metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę
1.3.	Weryfikacja obszarów rozwoju zabudowy w dokumentach planistycznych oraz rozwój terenów inwestycyjnych w dobrym dostępie do transportu zbiorowego
1.4.	Uchwalenie planów miejscowych chroniących tereny rolne i przyrodnicze przed zabudową
1.5.	Współpraca i wsparcie merytoryczne między członkami ŁOM w zakresie podnoszenia kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne
1.6.	Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy
1.7.	Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów oraz zastosowanie narzędzi Zintegrowanych Planów Inwestycyjnych (ZPI)
2.1.	Współpraca na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców ŁOM
2.3.	Rozbudowa autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych
2.10.	Analiza możliwości wdrożenia transportu na żądanie
2.19.	Rozwój wymiany informacji pomiędzy różnymi interesariuszami na temat sieci pieszej i rowerowej
2.23.	Współpraca samorządów z przedsiębiorstwami udostępniającymi pojazdy na minuty
5.1.	Utworzenie Zespołu ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
5.2.	Przeprowadzenie analizy formy prawnej aglomeracyjnych struktur zarządzania publicznym transportem zbiorowym

Numer działania	Nazwa zadania
5.3.	Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o łódzkim związku metropolitalnym
5.4.	Utworzenie Zarządu Transportu Metropolitalnego
5.5.	Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu
5.7.	Opracowanie koncepcji rozszerzenia integracji taryfowo-biletowej
5.8.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego
5.9.	Cyfryzacja i utworzenie jednolitej bazy zezwoleń na wykonywanie przewozów
5.10.	Wdrożenie otwartego standardu danych dla danych rozkładowych
5.11.	Stworzenie wspólnego portalu pasażera dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego
5.12.	Stworzenie systemu otwartych danych dla Obszaru Metropolitalnego i udostępnianie danych
5.13.	Udostępnienie danych o wykonywanych przewozach w formacie GTFS realtime
5.14.	Wprowadzenie jednolitej numeracji linii komunikacji publicznej w ŁOM
5.15.	Utworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej w Obszarze Metropolitalnym
5.17.	Rozbudowa systemu ITS
5.18.	Koordinacja rozkładowa systemów publicznego transportu zbiorowego

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

8.2 PAKIET 2: NOWOCZESNA I ENERGOOSZCZĘDNA INFRASTRUKTURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Pakiet 2 zawiera działania związane z następującymi obszarami: Transport publiczny i niezmotoryzowany, Bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz Zarządzanie zrównoważoną mobilnością. Jego realizacja powinna doprowadzić do poprawy dostępności transportu publicznego na terenie ŁOM, zwiększenia jego wykorzystania do przemieszczeń wewnątrz Obszaru i poza jego granice, poprawy komfortu korzystania z PTZ oraz zmniejszenia emisyjności systemu transportowego poprzez ograniczenie wykorzystania motoryzacji indywidualnej. Największym potencjalnym ryzykiem jest brak funduszy na realizację inwestycji infrastrukturalnych oraz brak współpracy pomiędzy samorządami ŁOM lub niedostateczna jej koordynacja.

Tabela 11. Działania wchodzące w skład Pakietu 2: Nowoczesna i energooszczędna infrastruktura zrównoważonej mobilności

Numer działania	Nazwa zadania
2.2.	Dostępne i zintegrowane węzły przesiadkowe z wykorzystaniem obecnych, powstających i planowanych przystanków oraz stacji kolejowych
2.4.	Kompleksowe zarządzanie i rozwój infrastruktury tramwajowej
2.5.	Przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści dla dalszej modernizacji lub budowy nowych linii tramwajowych
2.6.	Wymiana i modernizacja taboru tramwajowego
2.7.	Dostępne i zintegrowane węzły przesiadkowe łączące transport autobusowy, tramwajowy oraz indywidualny
2.8.	Wymiana taboru autobusowego
2.9.	Wykorzystanie OZE do (częściowego) zasilania stacji ładowania autobusów elektrycznych
2.12.	Rozbudowa i modernizacja sieci pieszej i rowerowej
2.13.	Budowa elementów punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej
2.15.	Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym
2.17.	Stosowanie krajowych standardów planowania i projektowania infrastruktury pieszej i rowerowej oraz innych opracowań z tego zakresu

Numer działania	Nazwa zadania
2.20.	Zazielenianie przestrzeni publicznych, w tym stosowanie rozwiązań z zakresu infrastruktury błękitno-zielonej, prototypowania przestrzeni i oddawanie jej pieszym i rowerzystom
2.21.	Analiza funkcjonalności roweru publicznego
3.2.	Umożliwienie parkowania samochodów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych osobom kontynuującym podróż środkami transportu zbiorowego
3.3.	Zapewnienie miejsc do realizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych na parkingach przy węzłach przesiadkowych
5.16.	Wprowadzenie spójnej identyfikacji wizualnej na przystankach i rozkładach jazdy w ŁOM wraz z rozbudową Dynamicznej Informacji Pasażerskiej na przystankach

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

8.3 PAKIET 3: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA MOBILNOŚCI W OBSZARZE

Pakiet 3 zakłada realizację działań wchodzących w zakres następujących obszarów: Transport publiczny i niezmotoryzowany, Transport samochodowy – indywidualny i towarowy oraz Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ma on na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach, szczególnie najbardziej narażonych, niechronionych uczestników ruchu. Realizacja działań z tego pakietu zmniejszy koszty zewnętrzne związane z wypadkami drogowymi, poprawi wykorzystanie infrastruktury drogowej przez pojazdy PTZ i rowery oraz ograniczy ruch samochodów w miejscach niebezpiecznych i potencjalnie niebezpiecznych. Pakiet jest szczególnie istotny m.in. dla mieszkańców i zarządców dróg. Głównymi, potencjalnymi wyzwaniem w zakresie realizacji pakietu są: niebezpieczeństwo zaniechania jego realizacji, brak środków finansowych na działania inwestycyjne, a także sprzeciw użytkowników samochodów.

Tabela 12. Działania wchodzące w skład Pakietu 3: Poprawa bezpieczeństwa mobilności w Obszarze

Numer działania	Nazwa zadania
2.11.	Tworzenie buspasów, pasów autobusowo-tramwajowych i wydzielonych torowisk tramwajowych
2.14.	Poprawa dostępności przestrzeni publicznej ŁOM dla OzN oraz stosowanie projektowania uniwersalnego
2.18.	Bieżące utrzymanie sieci pieszej i rowerowej umożliwiające bezpieczne i wygodne korzystanie z nich przez cały rok
2.22.	Wsparcie na rzecz rozwoju transportu ostatniej mili
3.10.	Wdrożenie standardu drogi zamiejskiej klasy L lub D o dwukierunkowym układzie „1/2-1”
3.11.	Ograniczenie ruchu kołowego na ulicach w bezpośrednim sąsiedztwie placówek oświatowych – realizacja idei tzw. ulicy szkolnej
3.12.	Wykorzystanie efektu realizacji dróg szybkiego ruchu wokół Łodzi – obniżenie kategorii dróg publicznych wewnątrz „ringu” (z krajowych na wojewódzkie)
3.13.	Realizacja stref przeznaczonych do parkowania UTO w systemach wypożyczeń krótkoterminowych
3.14.	Zwiększenie liczby bezkolizyjnych skrzyżowań kolejowo-drogowych
4.1.	Stworzenie wspólnej dla ŁOM struktury funkcjonalno-hierarchicznej sieci drogowej wyznaczającej odcinki tranzytowe, rozprowadzające i dojazdowe
4.2.	Realizacja oświetlenia dedykowanego dla przejść dla pieszych lub/i przejazdów rowerowych bez sygnalizacji świetlnej. Działanie dotyczy w pierwszej kolejności przejść i przejazdów o najwyższym poziomie wykorzystania przez pieszych lub rowerzystów oraz samochody
4.3.	Prowadzenie analiz występowania kolizji i wypadków w celu zdiagnozowania ich przyczyn niezależnie od skali ich skutków – podejście proaktywne

Numer działania	Nazwa zadania
4.4.	Stosowanie narzędzi zarządzania prędkością u kierujących za pomocą pozaprawnych metod zarządzania ruchem
4.5.	Realizacja infrastrukturalnej separacji różnych rodzajów ruchu w ciągu dróg o funkcji tranzytowej i rozprowadzającej
4.6.	Wprowadzanie stref Tempo 30 w rejonach z dominacją zabudowy mieszkaniowej oraz z występowaniem obiektów infrastruktury społecznej
4.7.	Uspokojenie (kameralizacja) ruchu kołowego w obszarach dużego natężenia ruchu pieszego i rowerowego
4.8.	Zwiększenie budżetów służb mundurowych na cele przeciwdziałania występowania wykroczeń drogowych (edukacja, kontrola, prewencja)

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

8.4 PAKIET 4: EFEKTYWNY, EKOLOGICZNY I WYDAJNY TRANSPORT ŁADUNKÓW

Ten pakiet obejmuje działania wchodzące w zakres obszaru Transport samochodowy – indywidualny i towarowy. Jego realizacja ma na celu zmniejszenie uciążliwości transportu ładunków w ŁOM, ograniczenie jego negatywnego wpływu na kształt i funkcjonowanie przestrzeni publicznych oraz zmniejszenie emisji z pojazdów wykorzystywanych do przewozu towarów. Pakiet ten jest zgodny z unijną polityką klimatyczną i zawiera on działania mające istotne znaczenie z punktu widzenia podmiotów realizujących usługi dla samorządów ŁOM oraz przedsiębiorstw. Głównymi, potencjalnymi wyzwaniami w zakresie jego wdrożenia jest brak środków finansowych na działania inwestycyjne, sprzeciw użytkowników samochodów czy brak współpracy pomiędzy samorządami ŁOM oraz partnerami prywatnymi.

Tabela 13. Działania wchodzące w skład Pakietu 4: Efektywny, ekologiczny i wydajny transport ładunków

Numer działania	Nazwa zadania
3.5.	Planowanie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych
3.6.	Budowa obwodnic miejscowości i kwartałów zabudowy mająca na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych
3.7.	Realizacja nowych i modernizacja istniejących dróg obsługujących kolejowe punkty przeładunkowe
3.8.	Wprowadzenie ograniczeń czasowych w ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych
3.9.	Wyznaczanie dedykowanych miejsc postojowych przeznaczonych dla zaopatrzenia punktów handlowych i usługowych w centrach miast

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

8.5 PAKIET 5: ŚWIADOMI I AKTYWNI MIESZKAŃCY ŁOM

Pakiet 5 grupuje działania wchodzące w zakres obszarów: Transport publiczny i niezmotoryzowany, Transport samochodowy – indywidualny i towarowy, Zarządzanie zrównoważoną mobilnością oraz Promocja i edukacja na rzecz zrównoważonej mobilności. Jego realizacja pomoże w efektywnym, kompleksowym i skoordynowanym pozyskiwaniu bieżących informacji na temat mobilności w ŁOM, prowadzeniu odpowiednich badań, promowaniu ich rezultatów wśród mieszkańców Obszaru oraz prowadzeniu skutecznej edukacji i komunikacji w zakresie zrównoważonej mobilności. Efektem będzie rozwój świadomości, wzrost popularności wykorzystania PTZ oraz zwiększenie znaczenia pozaekonomicznych motywatorów wyboru mobilności aktywnej oraz komunikacji zbiorowej do wykonywania codziennych przemieszczeń.

Tabela 14. Działania wchodzące w skład Pakietu 5: Świadomi i aktywni mieszkańcy ŁOM

Numer działania	Nazwa zadania
2.16.	Prowadzenie badań ruchu pieszego i rowerowego, również potencjalnego
3.1.	Prowadzenie badań niezbędnych do realizacji zrównoważonej polityki parkingowej
3.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu
5.19.	Prowadzenie badań w zakresie zrównoważonej mobilności
6.1.	Stworzenie podzespołu ds. komunikacji, promocji i edukacji na temat zrównoważonej mobilności
6.2.	Promocja zrównoważonej mobilności oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych
6.4.	Rozwój partycypacji społecznej w odniesieniu do kwestii mobilnościowych
6.5.	Intensyfikacja działań edukacyjno-promocyjnych mających na celu poprawę świadomości uczestników ruchu drogowego w zakresie zasad bezpieczeństwa

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9 WDRAŻANIE PLANU MOBILNOŚCI

9.1 HARMONOGRAM

Poniżej przedstawiono harmonogram realizacji poszczególnych pakietów działań. Pakiety opisano w rozdziale 8, zaś poszczególne działania zostały zaprezentowane w Załączniku nr 3 – Planie działania. Tam również zawarto harmonogram realizacji każdego działania oraz informację, czy dane działanie posiada konkretny termin realizacji, czy jest może działaniem cyklicznym. Działania o wyznaczonym czasie wykonania oznaczono w harmonogramie kolorem fioletowym, cykliczne zaś – szarym.

Tabela 15. Harmonogram wdrażania pakietów działań

Pakiet działań	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2040
1								
2								
3								
4								
5								

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9.2 FINANSOWANIE PLANU

Działania dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym będą finansowane z różnych źródeł, w szczególności z:


Środków własnych jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład ŁOM	Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS)	Funduszy Europejskich dla Województwa Łódzkiego na lata 2021-2027, w tym środków przeznaczonych dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Interreg Europy Środkowej i program CIVITAS	Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO)	Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego (tzw. fundusze norweskie i EOG)
Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg	Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA)	Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych
Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW)	Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW)	Środków prywatnych oraz pozyskanych w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025	Programu Budowy Dróg Krajowych	Programu budowy 100 obwodnic
Programu Utrzymania Dróg Krajowych	Programu Wzmacniania Krajowej Sieci Drogowej	

9.3 WSKAŹNIKI

Szacowanie różnego typu wskaźników umożliwia rzeczywisty monitoring postępów prac nad wdrażaniem działań zawartych w SUMP. Dopiero w ten sposób możliwe jest ocenienie realnego wpływu podjętych działań na rozwój zrównoważonej mobilności w ŁOM. Aby uzyskać kompleksową ocenę wdrażania SUMP, konieczne jest regularne określanie wartości zaproponowanych poniżej wskaźników, które zostały dobrane tak, aby w sposób przekrojowy zaprezentować stan najistotniejszych obszarów strategicznych z zakresu mobilności ŁOM. Wskaźniki SUMP dla ŁOM to przede wszystkim tzw. **wskaźniki SUMI** – kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności (z ang. *Sustainable Urban Mobility Indicators*), wynikające z praktyki unijnej w zakresie monitorowania poziomu osiągnięcia założonych celów. Prezentują one zmiany rzeczywistych zachowań mobilnościowych mieszkańców oraz ograniczania negatywnych oddziaływań transportu na ludność i jej otoczenie. Dodatkowo, do zbioru wskaźników dodano również te dopasowane do specyfiki ŁOM, każdy odpowiedni dla przynajmniej dwóch pakietów grupujących zaproponowane działania.

Wartościami bazowymi wskaźników SUMP dla ŁOM zostały wielkości obliczone dla lat 2022-2023 w zależności od dostępności danych. Wartością docelową są prognozowane wielkości dla roku 2030. Systematyczne szacowanie wskaźników umożliwi porównywanie w czasie zmian zachodzących w systemie mobilnościowym ŁOM oraz tendencje zmian pokazujące, czy odbywają się one we właściwym kierunku. Ponadto, właściwe obliczanie wskaźników pozwoli na zestawienie wyników osiągniętych przez ŁOM z innymi obszarami, co może być dogodnym narzędziem służącym bieżącemu reagowaniu na ewentualne trudności we wdrażaniu SUMP i/lub zmiany otoczenia oddziałujące na mobilność. Wskaźniki mogą również w przyszłości pełnić rolę promocyjno-marketingową Obszaru.



Tabela 16. Proponowane wskaźniki SUMP dla ŁOM, sposoby ich obliczania oraz wartości

Nazwa	Sposób obliczenia	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość BAU (2030)	Wartość docelowa (2030)	Wartość docelowa (2040)
<p>1. Dostęp do publicznego transportu zbiorowego</p> 	<p>Procentowy udział sumy (1) liczby mieszkańców ŁOM, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów, tramwajów i analogicznych środków transportu publicznego) lub 833 m w linii prostej (dla kolei) od miejsca zamieszkania mają: dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry dostęp do transportu zbiorowego i (2) połowy mieszkańców, którzy w odległości jak w pkt. (1) mają dostęp do przystanków</p>	<p>Odsetek mieszkańców z dobrym lub bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego [%]</p>	<p>Dostęp dobry: 69,4%</p> <p>Dostęp bardzo dobry: 50,0%</p>	<p>Dostęp dobry: 71,1%</p> <p>Dostęp bardzo dobry: 50,9%</p>	<p>Dostęp dobry: 73,3%</p> <p>Dostęp bardzo dobry: 52,1%</p>	<p>Dostęp dobry: 76,6%</p> <p>Dostęp bardzo dobry: 55,3%</p>

Nazwa	Sposób obliczenia	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość BAU (2030)	Wartość docelowa (2030)	Wartość docelowa (2040)
	<p>zapewniających dobry dostęp do transportu zbiorowego, w liczbie wszystkich mieszkańców ŁOM.</p> <p>Dla ŁOM dostęp bardzo dobry to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę od 6:00 do 20:00 (w sumie w grupie przystanków w zasięgu), dostęp dobry to powyżej średnio 4 połączeń na godzinę.</p> <p>Źródło: Analiza geoprzestrzenna z wykorzystaniem narzędzi GIS, bazy adresowej PRG³⁵ oraz danych z bazy PESEL.</p>					
<p>2. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych</p> 	<p>Całkowita roczna emisja dwutlenku węgla pochodząca z transportu (pasażerskiego i towarowego), generowana na terenie ŁOM w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców. Kalkulacja zgodna z wytycznymi SUMI³⁶.</p> <p>W kolejnych latach horyzontu PZMM zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA).</p> <p>Źródło: Model ruchu dla ŁOM. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK).</p>	Tony CO ₂ eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców	159 000	167 000	147 000	152 000

³⁵ <https://dane.gov.pl/pl/dataset/726.panstwowo-rejestr-granic-i-powierzchni-jednostek-podziaow-terytorialnych-kraju>


³⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi/greenhouse-gas-emissions-indicator_en

Nazwa	Sposób obliczenia	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość BAU (2030)	Wartość docelowa (2030)	Wartość docelowa (2040)
<p>3. Jakość powietrza</p> 	<p>Całkowita roczna emisja cząstek stałych PM_{2,5} pochodząca z transportu, generowana na terenie ŁOM w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców. Kalkulacja zgodna z wytycznymi SUMI³⁷.</p> <p>W kolejnych latach horyzontu PZMM zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA).</p> <p>Źródło: Model ruchu dla ŁOM. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK).</p>	<p>Kg PM_{2,5eq} emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców</p>	76 000	59 000	51 000	40 000
<p>4. Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania się (cały ŁOM)</p> 	<p>Procentowy udział transportu publicznego (PuT) oraz rowerowego i pieszego w całości generowanych podróży w ruchu pasażerskim przez model dla stanu aktualnego.</p> <p>Źródło: W przyszłości Kompleksowe Badanie Ruchu w ŁOM – wynik badań ankietowych.</p>	[%]	47,1	49,1	53,2	55,1

37

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi/air-pollutant-emissions-indicator_en

Nazwa	Sposób obliczenia	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość BAU (2030)	Wartość docelowa (2030)	Wartość docelowa (2040)
5. Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców)	Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców zameldowanych na terenie ŁOM. Źródło: Główny Urząd Statystyczny, Bank Danych Lokalnych (GUS BDL).	Liczba samochodów na 1 000 mieszkańców	678	741	730	724
6. Liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	Roczna liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych wypadków drogowych zarejestrowanych na miejscu lub w ciągu 30 dni od wypadków na terenie ŁOM w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców Obszaru.	Liczba wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	115,2	63,6	57,6	32,6
	Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) lub Główny Urząd Statystyczny – Bank Danych Lokalnych (GUS BDL).	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców	4,3	3,0	2,2	1,1
7. Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	Roczna liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów zarejestrowanych na miejscu lub w ciągu 30 dni od zdarzenia. Źródło: System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK).	Liczba ofiar śmiertelnych	18	9	6	2
8. Udział powierzchni obowiązujących MPZP	Procentowy udział powierzchni terenów objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w ogólnej powierzchni terenów ŁOM. Źródło: Analizy GIS w oparciu o dane pozyskane od gmin, rejestru urbanistycznego lub geoportalu krajowego.	[%]	53	55	57	60

Nazwa	Sposób obliczenia	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość BAU (2030)	Wartość docelowa (2030)	Wartość docelowa (2040)
<p>9. Udział powierzchni pokrytych obowiązu­jącymi MPZP w promieniu 1 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie ŁOM w ogóle powierzchni ww. terenów w ŁOM</p> 	<p>Procentowy udział powierzchni terenów objętych obowiązu­jącymi Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego w odległości 1 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych w ŁOM w odniesieniu do ogółu powierzchni terenów położonych w odległości 1 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych z wyłączeniem lasów oraz zbiorników wodnych.</p> <p>Źródło: Analizy GIS w oparciu o dane pozyskane od gmin, rejestru urbanistycznego lub geoportalu krajowego</p>	[%]	51	55	60	65

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Opisane powyżej wskaźniki zostały przyporządkowane do poszczególnych pakietów grupujących zaproponowane działania. Dzięki temu możliwe będzie mierzenie i bieżące monitorowanie stopnia ich wykonania, czyli wdrażania założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, polegających m.in. na ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, poprawy wykorzystania zrównoważonej mobilności w ŁOM i związanym z tym podwyższeniem jakości zagospodarowania przestrzennego oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach.

Tabela 17. Powiązanie wskaźników SUMP dla ŁOM z pakietami działań

	Pakiet 1: Zintegrowane zarządzanie przestrzenią i transportem	Pakiet 2: Nowoczesna i energooszczędna infrastruktura zrównoważonej mobilności	Pakiet 3: Poprawa bezpieczeństwa mobilności w Obszarze	Pakiet 4: Efektywny, ekologiczny i wydajny transport ładunków	Pakiet 5: Świadomi i aktywni mieszkańcy ŁOM
1. Dostęp do publicznego transportu zbiorowego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Jakość powietrza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Udział zrównoważonych sposobów przemieszczania się (cały ŁOM)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
6. Liczba wypadków drogowych oraz ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Liczba ofiar wypadków drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Udział powierzchni obowiązujących MPZP	<input type="checkbox"/>				
9. Udział powierzchni pokrytych obowiązującymi MPZP w promieniu 1 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie ŁOM w ogóle powierzchni ww. terenów w ŁOM	<input type="checkbox"/>				

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9.4 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ (RAMY INSTYTUCJONALNE)

Za realizację Planu odpowiedzialne są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, a w szczególności władze Łodzi, Zgierza i Pabianic, które są odpowiedzialne za największe ośrodki miejskie Obszaru. Istotne będzie także znaczenie Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny jako platformy na rzecz bieżącej współpracy stowarzyszonych gmin i powiatów.

W imieniu władarzy poszczególnych gmin nadzorem nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników zajmą się odpowiednio komórki lub jednostki organizacyjne poszczególnych JST odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, transport publiczny, drogownictwo, klimat i środowisko, edukację i oświatę oraz promocję, które mogą przyjąć postać zespołów ponadwydziałowych. W skali całego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników czuwać będzie utworzony Zespół ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Funkcjonować on będzie w oparciu o następującą strukturę:

- **Komitet Sterujący wraz z Koordynatorem** – w jego skład wejdą władarze gmin i powiatów Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego oraz Koordynator zespołu. Prace tego gremium będą dotyczyły realizacji zagadnień strategicznych i założeń PZMM.
- **Zespół operacyjny** – przedstawiciele JST Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (po jednym przedstawicielu z każdej gminy i powiatu) oraz pracownicy Biura Stowarzyszenia ŁOM. Ich zadania polegałyby przede wszystkim na:
 - a) współpracy z Komitetem Sterującym i Koordynatorem;
 - b) koordynacji prac w zakresie wdrożenia Planu w poszczególnych gminach i powiatach;
 - c) udziale w organizacji konsultacji społecznych w obrębie gmin i powiatów;
 - d) udziale w spotkaniach konsultacyjnych;
 - e) udziale w prowadzeniu działań informacyjnych w obrębie poszczególnych gmin i powiatów;
 - f) monitoringu i ewaluacji prac związanych z wdrożeniem SUMP;
 - g) gromadzeniu i zbieraniu danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu;
 - h) systematycznym raportowaniu zmian i wskazywaniu pojawiających się problemów;
 - i) inicjowaniu kierunków studiów, badań i analiz transportowych dotyczących zrównoważonej mobilności;
 - j) diagnozowaniu stanu obecnego i potrzeb użytkowników transportu;
 - k) realizacji badań ruchu w ramach monitoringu wprowadzonych zmian;
 - l) przedstawianiu wyników prac na spotkaniach Zespołu ds. wdrażania SUMP, Zespołu operacyjnego, Zespołów tematycznych.
 - m)

- **Zespoły tematyczne** – składające się z pracowników odpowiedzialnych w JST za obszary: planowania strategicznego, planowania przestrzennego, organizacji i zarządzania transportem publicznym, zarządzania drogami i ruchem drogowym, bezpieczeństwa ruchu drogowego, mobilności rowerowej i pieszej, klimatu i ochrony środowiska, energetyki, inwestycji, edukacji w zakresie mobilności. Ich prace polegać będą przede wszystkim na:
 - a) współpracy z Komitetem Sterującym wraz z Koordynatorem oraz gminnym lub powiatowym członkiem zespołu operacyjnego;
 - b) udziale w spotkaniach organizowanych przez Komitet Sterujący wraz z Koordynatorem;
 - c) udziale w prowadzeniu działań informacyjnych i konsultacyjnych w obrębie gmin i powiatów.
- **Spółeczną Radę Mobilności** – w jej skład wejdą przedstawiciele grup mieszkańców oraz przedstawiciele organizacji pozarządowych. Rada będzie stanowiła miejsce regularnych spotkań pomiędzy decydentami, urzędnikami i mieszkańcami w temacie zrównoważonej mobilności.

Ponadto ważna jest również współpraca z zarządcami infrastruktury i partnerami poszczególnych działań, do których należy zaliczyć: Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o., POLREGIO S.A., operatorów wojewódzkich przewozów autobusowych, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., PKP Intercity S.A., spółki komunalne, komercyjnych przewoźników autobusowych, Łódzki Urząd Wojewódzki, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury, Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, zarządców terminali intermodalnych, organizacje pozarządowe i użytku publicznego oraz podmioty prywatne. Współpraca będzie realizowana na podstawie doraźnych umów, porozumień i spotkań w zależności od potrzeb i prowadzonych przedsięwzięć. W przypadku powołania związku metropolitalnego lub związku samorządów, koordynacja polityki mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym powinna zostać przeniesiona do organów nowej organizacji.

9.5 SYSTEM MONITORINGU I EWALUACJI PLANU

Za zbieranie i publikację danych będzie odpowiedzialny Zespół ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Zespół powinien współpracować z komórkami i jednostkami organizacyjnymi odpowiedzialnymi za wyżej wymienione zadania w poszczególnych gminach Obszaru. JST Obszaru będą go wspierały finansowo i merytorycznie w monitorowaniu postępów realizacji Planu.

Efekty realizacji działań będą oceniane co trzy lata w formie udostępnianej publicznie tabeli ewaluacyjnej na stronie Stowarzyszenia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego lub Łódzkiego Związku Metropolitalnego.

Tabela 18. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji działań Planu

Numer działania	1.1
Nazwa działania	Nazwa działania
Informacja o działaniach na rzecz jego realizacji	Status działań w zakresie realizacji działania
Informacja o jednostce odpowiedzialnej	Kto prowadzi działania w tym obszarze?
Horyzont czasowy	Czy proponowany pierwotnie termin realizacji jest realny? Czy zadanie zostało już zrealizowane?
Finansowanie	Z czego finansowana jest lub będzie realizacja zadania?
Partnerzy	Jakich partnerów już udało się pozyskać?
Efekty realizacji	Jakie są efekty realizacji danego działania?

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Rysunek 6. Daty ewaluacji realizacji działań Planu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wyniki ewaluacji mogą być prezentowane publicznie w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności, zaś informacja o podsumowaniu działań zostanie opublikowana jako komunikat prasowy.

Kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności (wskaźniki oddziaływania) będą aktualizowane w 2030 r. Wówczas odbędą się publiczne dyskusje poświęcone postępom w realizacji Planu – przedstawiciele samorządów Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego spotkają się z mieszkańcami, aby zaprezentować im wyniki swoich prac oraz porozmawiać o sukcesach i barierach w realizacji SUMP.

Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego w 2030 r. (po aktualizacji wskaźników kluczowych), przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu Mobilności, która obejmie aktualizację dokumentu (wraz ze scenariuszami) i – w zależności od sytuacji – Planu działania. Do początkowej części dokumentu zostanie dodane podsumowanie osiągnięć w jego realizacji z lat 2023-2030, a także opis ewentualnych niepowodzeń. Oznacza to, że zacznie się wtedy nowy cykl SUMP. Będzie on czerpał z doświadczeń w realizacji Planu wypracowanych w latach 2022-2023 i będzie wynikiem krytycznej refleksji nad statusem jego realizacji.

Tabela 19. Cykl SUMP

Cykl 1	2023	2023-2024	2023-2024	2024-2030
	Przygotowanie i analiza	Przygotowanie Planu	Zaplanowanie działań	Wdrażanie i monitoring
Cykl 2	2029-2030	2030	2030	2030-2037
	Ocena sukcesów i porażek	Aktualizacja Planu	Aktualizacja listy działań	Wdrażanie i monitoring

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

9.6 DZIAŁANIA NAJBARDZIEJ EFEKTYWNE I „ŁATWE WYGRANE”

Przy wyborze kluczowych działań do realizacji oraz podczas podejmowania decyzji o wykorzystaniu na nie środków finansowych bardzo pomocne jest wykonanie **priorytetyzacji działań**. Bez takiego podejścia trudno byłoby podjąć decyzję o istotności poszczególnych zadań, przez co byłyby one postrzegane głównie przez pryzmat wielkości nakładów, jakie należy na nie ponieść i tym samym kluczowe, ale kosztowne działania byłyby odsuwane w czasie. Dlatego też w ramach tworzenia SUMP dla ŁOM wykonano analizę wielokryterialną wszystkich zaproponowanych działań pod względem takich czynników jak:

- priorytet i wykonalność ocenione przez mieszkańców i przedstawicieli JST;
- koszt inwestycji;
- efektywność danego działania pod względem realizacji polityki zrównoważonej mobilności i wpływu na środowisko.

Na podstawie uzyskanych wyników oceniono działania w skali 1 – 3. Uzyskane wyniki pozwoliły wyodrębnić te, które można uznać za tzw. „**łatwe wygrane**”. Są to takie zadania, które mogą szybko przynieść duże korzyści, przy poniesieniu niskich nakładów. Zidentyfikowano również **te działania, które potencjalnie wywrą najbardziej pozytywny wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności w ŁOM**.

Zgodnie z założeniami analizy wielokryterialnej im wyższa ocena (zblizająca się do 3), tym działanie jest ważniejsze.

Tabela 20. Najistotniejsze działania mobilnościowe dla ŁOM oraz tzw. „łatwe wygrane”

Numer działania	Nazwa zadania	Wpływ
„łatwe wygrane”		
2.1.	Współpraca na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców ŁOM	2,63
3.13.	Realizacja stref przeznaczonych do parkowania UTO w systemach wypożyczeń krótkoterminowych	2,62
3.4.	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu	2,58
3.1.	Prowadzenie badań niezbędnych do realizacji zrównoważonej polityki parkingowej	2,52
5.9.	Integracja taryfowo-biletowa publicznego transportu zbiorowego	2,51
Działania o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności ŁOM		
2.13.	Budowa elementów punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej	2,57
2.15.	Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym	2,55
2.3.	Rozbudowa autobusowych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych	2,53
3.8.	Wprowadzanie ograniczeń czasowych w ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych	2,52
2.17.	Stosowanie krajowych standardów planowania i projektowania infrastruktury pieszej i rowerowej oraz innych opracowań z tego zakresu	2,44
3.2.	Umożliwienie parkowania samochodów w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych osobom kontynuującym podróż środkami transportu zbiorowego	2,41
2.14.	Poprawa dostępności przestrzeni publicznej ŁOM dla OzN oraz stosowanie projektowania uniwersalnego	2,39
2.20.	Zazielenianie przestrzeni publicznych, w tym stosowanie rozwiązań z zakresu infrastruktury błękitno-zielonej, prototypowania przestrzeni i oddawania jej pieszym i rowerzystom	2,35

Numer działania	Nazwa zadania	Wpływ
6.3.	Organizacja wydarzeń i akcji promujących zrównoważoną mobilność oraz warsztatów i zajęć dla różnych grup społecznych	2,33
2.5.	Przeprowadzenie analizy kosztów i korzyści dla dalszej modernizacji lub budowy nowych linii tramwajowych	2,33
3.5.	Planowanie infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania paliw alternatywnych	2,32
3.11.	Ograniczenie ruchu kołowego na ulicach w bezpośrednim sąsiedztwie placówek oświatowych – realizacja idei tzw. ulicy szkolnej	2,32
6.2.	Promocja zrównoważonej mobilności oraz edukacja na temat szkodliwego wpływu transportu na otoczenie	2,32
2.11.	Tworzenie buspasów, pasów autobusowo-tramwajowych i wydzielonych torowisk tramwajowych	2,31

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

10 SPIS MAP, RYSUNKÓW, TABEL, WYKRESÓW I ZDJĘĆ

SPIS MAP

MAPA 1. ŁÓDZKI OBSZAR METROPOLITALNY	21
MAPA 2. DELIMITACJA OBSZAROWA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OŚRODKA WOJEWÓDZKIEGO – ŁODZI (MOF OW ŁODZI)	24
MAPA 3. OBECNA SIĘĆ KOLEJOWA NA TERENIE ŁOM.....	33
MAPA 4. SIĘĆ TRAMWAJOWA W ŁODZI.....	35
MAPA 5. PRZYSTANKI AUTOBUSOWE, TRAMWAJOWE I KOLEJOWE NA TERENIE ŁOM WRAZ ZE STREFAMI DOJŚCIA PIESZEGO	38
MAPA 6. ISTNIEJĄCA I PROJEKTOWANA INFRASTRUKTURA ROWEROWA ŁOM.....	41
MAPA 7. UKŁAD DROGOWY W ŁOM	44
MAPA 8. INFRASTRUKTURA LOGISTYCZNA W ŁÓDZKIM OBSZARZE METROPOLITALNYM.....	47
MAPA 9. ISTNIEJĄCE I PROPONOWANE CENTRA LOKALNE NA TERENIE ŁOM	81
MAPA 10. PROPONOWANE LOKALIZACJE NOWYCH STREF PRZEMYSŁOWYCH NA TERENIE ŁOM	82
MAPA 11. ZREALIZOWANE I PLANOWANE INWESTYCJE KOLEJOWE NA TERENIE ŁOM	87
MAPA 12. PROPONOWANY ROZWÓJ SIĘCI TRAMWAJOWEJ W ŁODZI.....	91
MAPA 13. SCHEMAT PODSTAWOWYCH ZAŁOŻEŃ ROZWOJU SIĘCI PIESZEJ ŁOM WRAZ Z ZAPEWNIENIEM POŁĄCZEŃ MIĘDZY STREFAMI FUNKCJONALNYMI	95
MAPA 14. KONCEPCJA DOCELOWEJ SIĘCI ROWEROWEJ ŁOM (Z ODCINKAMI PIESZO-ROWEROWYMI)	97
MAPA 15. PLANOWANY ROZWÓJ SIĘCI DROGOWEJ W ŁODZI	101

SPIS RYSUNKÓW

RYSUNEK 1. PROCES PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	12
RYSUNEK 2. UNIJNE PLANY DOTYCZĄCE ZRÓWNOWAŻONEGO I DOSTĘPNEGO CENOWO TRANSPORTU	15
RYSUNEK 3. PIRAMIDA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU.....	17
RYSUNEK 4. OSIEM ZASAD PLANOWANIA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	19
RYSUNEK 5. STREFA LOGISTYCZNA PRZY DROGACH A2 I DK14 (WĘZEL STRYKÓW) NA TERENIE GMINY STRYKÓW.....	102
RYSUNEK 6. DATY EWALUACJI REALIZACJI DZIAŁAŃ PLANU	133

SPIS TABEL

TABELA 1. ANALIZA SWOT	49
TABELA 2. NAJWYŻEJ OCENIONE DZIAŁANIA, KTÓRYCH REALIZACJA JEST NIEZBĘDNA W CELU POPRAWY FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU W MIEJSCU ZAMIESZKANIA RESPONDENTA.....	63
TABELA 3. DZIAŁANIA W OBSZARZE STRATEGICZNYM „PLANOWANIE PRZESTRZENNE”	79
TABELA 4. DZIAŁANIA W OBSZARZE STRATEGICZNYM „TRANSPORT PUBLICZNY I NIEMOTORYZOWANY”	84
TABELA 5. DZIAŁANIA W OBSZARZE STRATEGICZNYM „TRANSPORT SAMOCHODOWY – INDYWIDUALNY I TOWAROWY”	100
TABELA 6. DZIAŁANIA W OBSZARZE STRATEGICZNYM „BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO”	104

TABELA 7. DZIAŁANIA W OBSZARZE STRATEGICZNYM „ZARZĄDZANIE ZRÓWNOWAŻONĄ MOBILNOŚCIĄ”	106
TABELA 8. KORZYŚCI Z UTWORZENIA JEDNOLITEGO ORGANIZATORA TRANSPORTU.....	108
TABELA 9. DZIAŁANIA W OBSZARZE STRATEGICZNYM „PROMOCJA I EDUKACJA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI”	112
TABELA 10. DZIAŁANIA WCHODZĄCE W SKŁAD PAKIETU 1: ZINTEGROWANE ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ I TRANSPORTEM.....	115
TABELA 11. DZIAŁANIA WCHODZĄCE W SKŁAD PAKIETU 2: NOWOCZESNA I ENERGOOSZCZĘDNA INFRASTRUKTURA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.....	117
TABELA 12. DZIAŁANIA WCHODZĄCE W SKŁAD PAKIETU 3: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA MOBILNOŚCI W OBSZARZE	119
TABELA 13. DZIAŁANIA WCHODZĄCE W SKŁAD PAKIETU 4: EFEKTYWNY, EKOLOGICZNY I WYDAJNY TRANSPORT ŁADUNKÓW.....	121
TABELA 14. DZIAŁANIA WCHODZĄCE W SKŁAD PAKIETU 5: ŚWIADOMI I AKTYWNI MIESZKAŃCY ŁOM	122
TABELA 15. HARMONOGRAM WDRAŻANIA PAKIETÓW DZIAŁAŃ.....	123
TABELA 16. PROPONOWANE WSKAŹNIKI SUMP DLA ŁOM, SPOSOBY ICH OBLICZANIA ORAZ WARTOŚCI.....	125
TABELA 17. POWIĄZANIE WSKAŹNIKÓW SUMP DLA ŁOM Z PAKIETAMI DZIAŁAŃ.....	130
TABELA 18. WZÓR TABELI EWALUACYJNEJ REALIZACJI DZIAŁAŃ PLANU	133
TABELA 19. CYKL SUMP.....	134
TABELA 20. NAJISTOTNIEJSZE DZIAŁANIA MOBILNOŚCIOWE DLA ŁOM ORAZ TZW. „ŁATWE WYGRANE”	135

SPIS WYKRESÓW

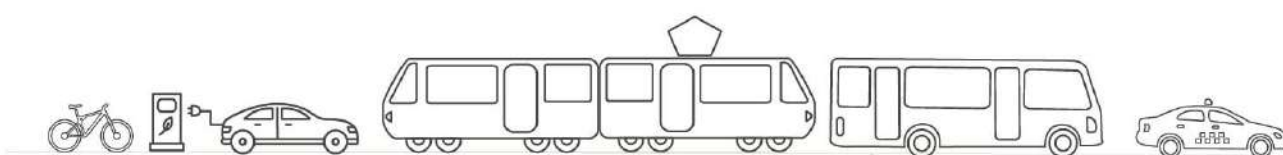
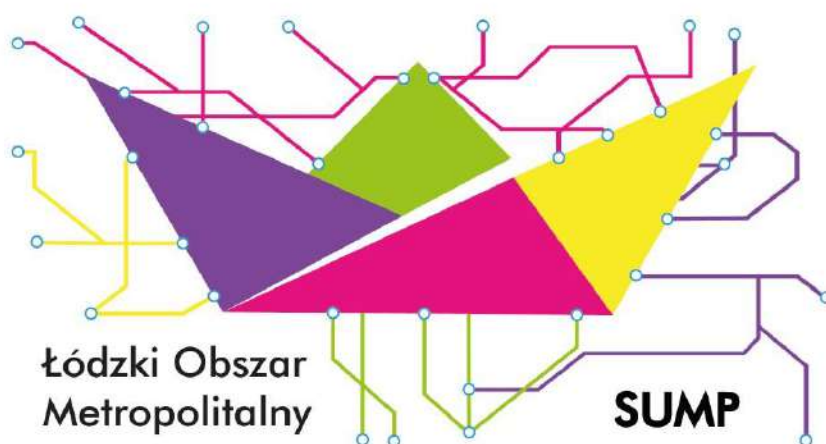
WYKRES 1. NAJCZĘŚCIEJ WSKAZYWANE MIEJSCE POCZĄTKOWE I DOCELOWE PODRÓŻY W ŁOM	58
WYKRES 2. POPULARNOŚĆ ŚRODKÓW TRANSPORTU W PODRÓŻACH DO PRACY I SZKOŁY	59
WYKRES 3. CZYNNIKI WYBORU WYBRANYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO W ŁOM W PODRÓŻACH ANKIETOWANYCH	60
WYKRES 4. POSTRZEGANIE SAMOCHODU OSOBOWEGO JAKO ŚRODKA TRANSPORTU NAJWYGODNIEJSZEGO W CODZIENNYCH PODRÓŻACH	61
WYKRES 5. NAJWIĘKSZE PROBLEMY KOMUNIKACYJNE	61
WYKRES 6. CZYNNIKI MOGĄCE ZACHĘCIĆ DO REZYGNACJI Z SAMOCHODU NA RZECZ INNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU.....	62
WYKRES 7. ŚRODKI TRANSPORTU NAJCZĘŚCIEJ WYKORZYSTYWANE PRZEZ UCZNIÓW W PODRÓŻACH DO SZKOŁY	65
WYKRES 8. PLANY UCZNIÓW WOBEC UZYSKANIA UPRAWNIENIA DO PROWADZENIA SAMOCHODU.....	65
WYKRES 9. CZYNNIKI MOGĄCE ZACHĘCIĆ UCZNIÓW DO CZĘSTSZEGO WYKORZYSTANIA ALTERNATYWNYCH WZGLĘDEM SAMOCHODU ŚRODKÓW TRANSPORTU W DOJAZDACH DO SZKOŁY	66
WYKRES 10. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA RODZICÓW.....	67
WYKRES 11. NAJPOPULARNIEJSZE ŚRODKI TRANSPORTU WYKORZYSTYWANE PRZEZ RODZICÓW PODCZAS PODRÓŻY Z DZIECKIEM DO SZKOŁY (WIELOKROTNY WYBÓR)	68
WYKRES 12. KIERUNKI DALSZEJ PODRÓŻY PO ODWIEZIENIU DZIECKA/DZIECI DO SZKOŁY/SZKÓŁ	68
WYKRES 13. ŚREDNI CZAS PODRÓŻY Z DZIECKIEM Z DOMU DO PLACÓWKI OŚWIATOWEJ	69
WYKRES 14. POTENCJAŁ ZMIANY PREFEROWANEGO ŚRODKA TRANSPORTU W PODRÓŻACH Z DZIEĆMI DO PLACÓWEK OŚWIATOWYCH.....	69

SPIS ZDJĘĆ

ZDJĘCIE 1. SPOTKANIA WARSZTATOWE DLA PRZEDSTAWICIELI JST ŁOM	26
ZDJĘCIE 2. WARSZTATY SERVICE DESIGN ZREALIZOWANE W RAMACH II ETAPU KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.....	28

ZDJĘCIE 3. TRAMWAJ LINII 41 (MPK-ŁÓDŹ) NA PĘTLI PRZY ULICY WIEJSKIEJ W PABIANICACH	31
ZDJĘCIE 4. TRAMWAJ MODERUS GAMMA LF 06 AC PRZEWOŹNIKA MPK-ŁÓDŹ.....	34
ZDJĘCIE 5. AUTOBUSY MARKI SOLARIS URBINO 12 HYBRID PABIANICKIEGO MZK NA PLACU POSTOJOWYM PRZED DWORCEM KOLEJOWYM W PABIANICACH	37
ZDJĘCIE 6. STACJA I DWORZEC KOLEJOWY ŁÓDŹ FABRYCZNA – JEDEN Z NAJWAŻNIEJSZYCH WĘZŁÓW KOMUNIKACYJNYCH W ŁOM – INTEGRUJĄCY KOLEJ, AUTOBUSY I TRAMWAJE.....	39
ZDJĘCIE 7. HULAJNOGI ELEKTRYCZNE FIRMY BOLT W ŁODZI	43

Załącznik 1 – ocena dokumentów strategicznych



Opracowanie pt.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030
(z perspektywą do 2040) – Załącznik 1 Ocena dokumentów strategicznych

zostało przygotowane przez konsorcjum firm:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

(Lider konsorcjum)



A2P2 architecture&planning

ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

(Partner)

na podstawie umowy nr SŁOM.271.3.2023/3 pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 28.02.2023 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona - Kierownik projektu

Bartłomiej Kasiuk - Koordynator

Jakub Balik

Agnieszka Gajda

Michał Grobelny

Bartosz Jarecki

Konrad Korzistka

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

dr Łukasz Pancewicz

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

SPIS TREŚCI

1.	PRZEGLĄD DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH SZCZEBLA LOKALNEGO I PONADLOKALNEGO.....	4
1.1.	METODYKA OCENY DOKUMENTÓW.....	4
1.2.	OCENY DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH POZIOMU PONADLOKALNEGO I LOKALNEGO POD WZGLĘDEM ZGODNOŚCI Z IDEA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.....	6
1.3.	PODSUMOWANIE OCENY DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH POZIOMU PONADLOKALNEGO I LOKALNEGO POD WZGLĘDEM ZGODNOŚCI Z IDEA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	22
2.	SPIS TABEL.....	23

1. PRZEGLĄD DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH SZCZEBŁA LOKALNEGO I PONADLOKALNEGO

1.1. METODYKA OCENY DOKUMENTÓW

Niezbędnym elementem procesu diagnozy sytuacji mobilności każdego obszaru funkcjonalnego jest także analiza dokumentów o charakterze strategicznym JST wchodzących w jego skład. Analiza opracowań polega na określeniu stopnia ich zgodności z ideą zrównoważonej mobilności – nie są brane pod uwagę wymogi prawne dotyczące ich treści i formuły, a jedynie ocena zapisów pod kątem egzekwowania zasad zrównoważonej mobilności.

W procesie analizy wzięto pod uwagę następujące dokumenty: Strategie Rozwoju, Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Plany Gospodarki Niskoemisyjnej, Programy Ochrony Środowiska, Strategie elektromobilności oraz inne opracowania traktujące o mobilności miejskiej.

Obszary poddawane ocenie wraz z pytaniami operacyjnymi wynikają bezpośrednio z podejmowanych w Planie mobilności tematów i są ściśle powiązane z tematyką zrównoważonej mobilności, a należą do nich:

- **Planowanie przestrzenne** – Czy zabudowa i jej rozwój uwzględnia połączenia transportem zbiorowym? Czy działania polityki przestrzennej ograniczają negatywne skutki urbanizacji? Czy prowadzona polityka przestrzenna oddziałuje pozytywnie na środowisko naturalne? Czy uwzględniono
- **dogęszczenie zabudowy w strefach** cechujących się dobrą dostępnością komunikacyjną?
- **Układ drogowy** – Czy planowane zmiany w sieci dróg pozwalają na ograniczenie ruchu samochodowego w centrach miast i miejscowości? Czy uwzględniono negatywne aspekty zwiększającego się natężenia ruchu samochodów? Czy zapisy dokumentu dotyczące układu drogowego będą miały pozytywny wpływ na środowisko? Czy zaplanowano drogowe obwodnice dla miast wyprowadzające tranzyt poza strefy zurbanizowane?
- **Polityka parkingowa** – Czy prowadzone są działania zmierzające do kontroli i egzekwowania prawidłowego parkowania pojazdów? Czy uwzględniono możliwości budowy parkingów typu P+R, B+R lub miejsc postojowych typu K+R? Czy planowane miejsca postojowe mają stanowić część układu komunikacyjnego powiązanego z transportem zbiorowym, np. w ramach węzła przesiadkowego?
- **Ruch pieszy i rowerowy** – Czy podróże piesze i rowerowe są wspierane jako regularne sposoby przemieszczania się? Czy podejmowane działania poprawiają bezpieczeństwo poruszania się pieszych i rowerzystów? Czy uwzględniono

potrzeby osób z niepełnosprawnościami, osób mających problemy w poruszaniu się i innych osób o ograniczonej mobilności?

- **Transport publiczny** – Czy rozwój sieci transportu zbiorowego uwzględnia obszary wykluczone transportowo? Czy zawarto działania zmniejszające emisyjność sektora transportu? Czy zaproponowano działania zmierzające do zwiększenia integralności różnych środków transportu?
- **Partycypacyjne podejście** – Czy zawarto działania na rzecz rozwoju edukacji ekologicznej społeczności lokalnej? Czy zdiagnozowano wymagania mieszkańców, w tym potrzeby obecnych i przyszłych pokoleń, np. poprzez ankietę? Czy uwzględniono współpracę samorządu z podmiotami prywatnymi, przedsiębiorcami itp.?

W celu ujednoczenia procesu opiniowania dokumentów oceniono wyżej wymienione obszary w skali 0-3, gdzie:

- **0** – brak uwzględnienia tematu;
- **1** – znikoma informacja, zasygnalizowanie problemu;
- **2** – częściowe podjęcie tematyki, kierunki zmian;
- **3** – kompleksowe podejście do zagadnienia.

W ostatnim kroku z wystawionych ocen dla każdego z obszarów wyciągnięto średnią, która umieszczona została w ostatniej kolumnie tabeli. Kolor tła średniej oceny odpowiada poziomowi zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności zgodnie z poniższą legendą:

Przedział ocen	Opis oceny zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności
0,0 – 0,9	Dokument niezgodny z ideą zrównoważonej mobilności
1,0 – 1,9	Dokument częściowo zgodny z ideą zrównoważonej mobilności
2,0 – 3,0	Dokument zgodny z ideą zrównoważonej mobilności

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Należy zauważyć, że dokumenty strategiczne posiadane przez gminy i powiaty Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego zostały sporządzone w różnym czasie, co wiąże się z innymi uwarunkowaniami w momencie ich tworzenia. Biorąc powyższe pod uwagę, ocenie poddano wszystkie Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, które są opracowaniami obligatoryjnymi (zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) posiadanymi przez każdą gminę, natomiast w przypadku pozostałych dokumentów wzięto pod uwagę tylko te, które uchwalone zostały po roku 2018 włącznie, w celu uniknięcia znacznych dysproporcji w ich ocenie.

1.2. OCENY DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH POZIOMU PONADLOKALNEGO I LOKALNEGO POD WZGLĘDEM ZGODNOŚCI Z IDEĄ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Tabela 1. Oceny dokumentów strategicznych poziomu ponadlokalnego i lokalnego pod względem zgodności z ideą zrównoważonej mobilności

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
MIASTO ŁÓDŹ									
1.	MIASTO ŁÓDŹ	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Łodzi 2021	3	3	3	3	3	2	2,8
2.		Strategia Rozwoju Miasta Łodzi 2030+	3	3	3	3	3	3	3,0
3.		Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łodzi na lata 2018-2021 z perspektywą do roku 2025	2	2	1	2	2	2	1,8
4.		Program Ochrony Środowiska przed hałasem dla Miasta Łodzi 2020	2	2	2	3	3	2	2,3
5.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla miasta Łodzi 2021	2	2	2	2	2	2	2,0
6.		Polityka Komunalna i Ochrony Środowiska Miasta Łodzi 2030+	2	1	0	2	2	3	1,7

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
7.		Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Łodzi do roku 2025	1	1	1	3	3	2	1,8
8.		Plan adaptacji do zmian klimatu miasta Łodzi do roku 2030	1	1	0	2	2	1	1,2
9.		Strategia przestrzennego rozwoju Łodzi 2020+	2	1	1	1	1	1	1,2
POWIAT BRZEZIŃSKI									
10.	POWIAT BRZEZIŃSKI	Strategia Rozwoju Powiatu Brzezińskiego na lata 2021-2027	1	3	1	2	2	1	1,7
11.		Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Brzezińskiego na lata 2021-2024 z perspektywą do 2028	1	1	0	1	1	2	1,0
12.	MIASTO BRZEZINY	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Brzeziny 2013	3	3	2	3	1	0	2,0
13.		Strategia Rozwoju Miasta Brzeziny na lata 2014 – 2020	2	3	2	3	3	3	2,7

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
14.		Program Ochrony Środowiska dla Miasta Brzeziny na lata 2018-2022 z perspektywą do 2025	1	1	1	2	1	1	1,2
15.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Brzeziny na lata 2015-2020 – aktualizacja 2021	1	2	2	3	3	2	2,2
16.	GMINA BRZEZINY	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Brzeziny 2014	3	3	0	2	1	1	1,7
17.		Strategia Rozwoju Gminy Brzeziny na lata 2019-2025	0	1	0	1	2	3	1,2
18.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Brzeziny na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028	2	1	0	2	2	1	1,3
19.	GMINA DMOSIN	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dmosin 2017	3	1	0	2	2	1	1,5

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów						Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny	Partycypacyjne podejście	
20.		Strategia Rozwoju Gminy Dmosin na lata 2023-2030	2	2	0	1	0	0	0,8
			W odniesieniu do tematyki mobilności Strategia zauważa głównie problemy dotyczące układu drogowego gminy. Wśród celów zawartych w opracowaniu brakuje zagadnień odpowiadających zagadnieniom związanym ze zrównoważoną mobilnością.						
21.	GMINA ROGÓW	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rogów 2023	3	3	2	3	2	1	2,3
22.		Strategia Rozwoju Gminy Rogów do roku 2030	1	2	0	2	2	0	1,2
23.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Rogów na lata 2020-2023 z perspektywą do 2027	1	1	0	1	0	1	0,7
			Opracowanie w niewielkim stopniu podejmuje problematykę zrównoważonej mobilności, w związku z czym brakuje zadań, celów i kierunków działań pozwalających na zwiększenie oceny ww. Programu.						
24.		Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Gminy Rogów 2018	0	3	1	3	1	3	1,8
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI									
25.	POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI	Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Łódzkiego Wschodniego na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024	1	2	0	1	1	3	1,3

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
26.		Strategia Rozwoju Powiatu Łódzkiego Wschodniego na lata 2023-2030	0	2	0	1	0	1	0,7
			Strategia w nieznacznym stopniu odwołuje się swoimi zapisami do obszarów mobilności poddanych ocenie. Cele i zadania związane z sektorem transportu w Strategii odwołują się jedynie do układu drogowego (dróg, chodników, dróg dla rowerów).						
27.	GMIINA ANDRESPOL	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Andrespol 2015	2	2	1	2	1	0	1,3
28.		Strategia Rozwoju Miejscowości Andrespol 2022	0	0	0	0	0	0	0,0
			Opracowanie w bardzo okrojony sposób przedstawia kierunki rozwoju gminy, przez co całkowicie pominięty jest aspekt mobilności. Zadania przedstawione w Strategii nie mają powiązania z sektorem transportu, a tym samym nie odnoszą się do idei zrównoważonej mobilności.						
29.	GMIINA BRÓJCE	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Brójce 2018	3	2	1	2	2	0	1,7
30.	GMIINA KOLUSZKI	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Koluszki 2017	3	3	2	2	1	0	1,8
31.		Strategia Rozwoju Gminy Koluszki na lata 2022-2030	2	2	2	2	3	1	2,0

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
32.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Koluszki z perspektywą do roku 2030	2	2	1	2	3	3	2,2
33.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Koluszki na lata 2018-2020 z perspektywą do 2024 roku	1	1	0	1	0	1	0,7
		Program przedstawia w nieznacznym zakresie sposobu poprawy sytuacji mobilności mającej wpływ na aspekty środowiskowe. Zadanie związane z sektorem transportu ograniczają się jedynie do modernizacji dróg i rozbudowy ścieżek rowerowych, bez uwzględnienia dostępności do transportu zbiorowego.							
34.	GMINA NOWOSOLNA	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Nowosolna 2022	2	2	0	1	0	0	0,8
		W zmianie Studium brakuje zapisów odnoszących się do zwiększenia dostępności terenów zabudowy mieszkaniowej do transportu zbiorowego. Widoczny jest nacisk na modernizację i rozbudowę układu drogowego gminy wraz z rozwojem terenów zurbanizowanych.							
35.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Nowosolna na lata 2022 – 2025 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030	0	1	0	1	1	1	0,7
	Dokument w głównej mierze bierze na tapet zagadnienia spoza obszaru mobilności. W niewielkim stopniu zaznaczona jest potrzeba inwestycji w ten sektor. Zadania Programu w zakresie poprawy sytuacji mobilności odwołują się przede wszystkim do układu drogowego, tj. jego modernizacji czy ograniczenia emisji hałasu.								
36.	GMINA RZGÓW	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Rzgów 2020	2	2	1	3	1	0	1,5

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszny i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
37.		Strategia Rozwoju Gminy Rzgów na lata 2022 – 2030	2	2	0	2	2	1	1,5
38.		Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Rzgów na lata 2021-2027 z perspektywą do roku 2030	2	2	0	3	3	3	2,2
39.		Program Ochrony Środowiska dla Miasta i Gminy Rzgów na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024	2	2	0	3	3	3	2,2
40.		Strategia Adaptacji do Zmian Klimatu Gminy Rzgów do 2030 r. z perspektywą do roku 2050 Miejski Plan Adaptacji	2	2	1	3	3	2	2,2
41.	GMINA TUSZYN	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Tuszyn 2019	2	2	0	1	1	0	1,0
42.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Tuszyn 2022	1	1	0	0	1	2	0,8
			Plan w ograniczony sposób podejmuje problematykę zrównoważonej mobilności. W opracowaniu zrezygnowano z umieszczenia wskaźników dotyczących polityki transportowej.						

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów						Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny	Partycypacyjne podejście	
43.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Tuszyń na lata 2019-2022 z perspektywą na 2023-2026	1	1	0	2	0	1	0,8
Program nie zawiera działań mających na celu zwiększenie dostępności do sieci transportu zbiorowego. Zapisy opracowania w kontekście mobilności wskazują jedynie na potrzebę rozwoju układu drogowego, tj. budowy i przebudowy dróg oraz systemu tras rowerowych.									
POWIAT PABIANICKI									
44.	POWIAT PABIANICKI	Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Pabianickiego	3	3	3	3	3	3	3,0
45.		Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Pabianickiego na lata 2016-2019 z perspektywą do 2024 roku	0	3	0	2	1	2	1,3
46.		Strategia Rozwoju Powiatu Pabianickiego 2030	1	1	0	2	1	2	1,2
47.	GMINA DŁUTÓW	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dłutów 2014	1	2	0	1	1	0	0,8
Ze względu na odległy czas opracowania dokument nie zawiera stosownych rozwiązań dla poprawy sytuacji mobilności w gminie. W zakresie transportu zidentyfikowano problemy i zasygnalizowano potrzebę zmian, jednakże głównie poprzez potrzebę inwestycji w układ drogowy.									

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
48.		Strategia Rozwoju Gminy Dłutów na lata 2015-2025	0	1	0	2	1	2	1,0
49.		Program Ochrony Środowiska na lata 2021-2023 z prognozą na lata 2024-2027	0	2	1	1	1	1	1,0
50.	GMINA DOBRÓŃ	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dobroń 2020	2	1	0	1	2	0	1,0
51.		Strategia Rozwoju Gminy Dobroń na lata 2023-2030 (projekt)	0	1	0	2	1	2	1,0
52.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Dobroń na lata 2021-2024 z perspektywą do roku 2028	1	0	0	0	0	1	0,3
		Program nie zawiera wytycznych dla poprawy sytuacji mobilności w gminie, a jedyna wytyczna istotna z punktu widzenia zrównoważonej mobilności odnosi się do ograniczenia rozpraszania zabudowy. W opracowaniu pominięto sektor transportu zbiorowego, którego zrównoważony rozwój pozytywnie wpływa na środowisko.							
53.		Planu Gospodarki Niskoemisyjnej w Gminie Dobroń na lata 2015-2023	1	1	0	2	0	1	0,8
		Plan w powierzchowny sposób odwołuje się do tematyki mobilności, zauważając potrzeby tego obszaru jedynie w kontekście układu drogowego oraz tras rowerowych. W dokumencie brakuje jakichkolwiek rozwiązań zwiększających dostępność do transportu zbiorowego.							

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
54.	GMINA KONSTANTYNÓW ŁÓDZKI	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Konstantynów Łódzki 2017	3	1	1	2	2	0	1,5
55.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Konstantynów Łódzki do 2030 roku	2	2	0	2	2	2	1,7
56.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Konstantynów Łódzki na lata 2021-2026	2	1	2	2	3	2	2,0
57.	GMINA KSAWERÓW	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ksawerów 2023	3	3	3	3	2	0	2,3
58.		Strategia Rozwoju Gminy Ksawerów na lata 2023-2030	1	1	0	0	2	1	0,8
Działania istotne dla poprawy sytuacji mobilności odnoszą się jedynie do rozwoju infrastruktury drogowej oraz transportu zbiorowego. Widoczny jest brak uwzględnienia w Strategii działań dotyczących transportu rowerowego oraz skierowanych na zmniejszenie skutków wzrostu natężenia ruchu samochodowego.									
59.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Ksawerów do roku 2030	0	0	0	0	0	1	0,2
Opracowanie pomija rozwiązania w obszarze transportu i planowania przestrzennego jako sposoby przeciwdziałania degradacji środowiska. Działania zaproponowane w Planie nie są związane z tematyką zrównoważonej mobilności.									

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
60.	GMINA LUTOMIERSK	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Lutomiersk 2019	2	2	0	2	2	0	1,3
61.		Strategia Rozwoju Gminy Lutomiersk na lata 2022-2030	3	1	0	2	3	1	1,7
62.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Lutomiersk 2018	2	3	2	3	3	2	2,5
63.	MIASTO PABIANICE	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Pabianice 2012	2	3	2	1	2	0	1,7
64.		Strategia Rozwoju Miasta Pabianice na lata 2016-2022	1	1	0	2	2	1	1,2
65.		Program Ochrony Środowiska dla Miasta Pabianic na lata 2018-2022 z perspektywą do roku 2025	0	2	0	1	1	1	0,8
		Program przedstawia zadania dotyczące sektora transportu, jednakże w przeważającej części skierowane na infrastrukturę drogową. W opracowaniu zadania dla polityki przestrzennej nie uwzględniają dostępności do transportu.							
66.		Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Pabianic na lata 2021-2024	0	2	1	2	3	1	1,5

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów						Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny	Partycypacyjne podejście	
67.	GMINA PABIANICE	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pabianice 2021	2	2	1	1	1	0	1,2
68.		Strategia Rozwoju Gminy Pabianice na lata 2016 – 2023	0	1	1	1	0	3	1,0
69.		Program Ochrony Środowiska Dla Gminy Pabianice na lata 2021-2024 z perspektywą na lata 2025-2028	0	0	0	0	0	0	0,0
Zapisy dokumentu nie wskazują na potrzebę zmian w obszarze mobilności. Brak jest wskazania jakichkolwiek działań na rzecz poprawy transportu w gminie. Tematyka transportu nie została poruszona w Programie.									
70.		Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Pabianice na lata 2016-2020 z 2019 roku	0	1	0	2	2	2	1,2
POWIAT ZGIERSKI									
71.	POWIAT ZGIERSKI	Powiatowy Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Zgierskiego na lata 2017-2020 z perspektywą do roku 2023	1	2	1	2	1	1	1,3
		Program Rozwoju Powiatu Zgierskiego pn. Strategia Rozwoju Powiatu Zgierskiego 2030	0	3	0	1	2	1	1,2

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
72.	GMINA ALEKSANDRÓW ŁÓDZKI	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Aleksandrów Łódzki 2023	2	3	1	2	1	0	1,5
73.		Strategia Rozwoju Gminy Aleksandrów Łódzki na lata 2022 – 2030	3	2	2	3	3	2	2,5
74.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Aleksandrów Łódzki na lata 2020-2024 z prognozą do 2028	1	2	0	1	2	1	1,2
75.	MIASTO GŁÓWNO	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Głowno 2022	3	3	2	3	2	1	2,3
76.		Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gminy Miasta Głowno na lata 2016 - 2023	3	3	3	3	3	3	3,0
77.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasta Głowno na lata 2022-2025 z perspektywą do roku 2029	1	1	0	2	1	1	1,0
78.	MIASTO OZORKÓW	Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ozorkowa 2011	3	3	2	3	3	1	2,5

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
79.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Ozorków na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025	1	1	1	1	1	1	1,0
80.		Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Miasta Ozorków 2019	1	1	1	2	2	2	1,5
81.	GMINA OZORKÓW	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Ozorków 2015	1	2	0	1	1	1	1,0
82.	GMINA PARZĘCZEW	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Parzęczew 2019	1	1	0	1	1	1	0,8
Studium w znikomy sposób przedstawia kierunki zmian skoncentrowane na poprawę sytuacji mobilności gminy. Przedstawione w opracowaniu kierunki rozwoju komunikacji skupiają się głównie na budowie i modernizacji układu drogowego.									
83.		Strategia Rozwoju Elektromobilności Gminy Parzęczew 2020	0	2	0	2	1	3	
84.		Strategia Rozwoju Gminy Parzęczew na lata 2021-2030	2	2	0	2	3	2	1,8

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
85.	GMINA STRYKÓW	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stryków 2019	2	2	0	0	1	0	0,8
Opracowanie wskazuje na rozwój infrastruktury drogowej, będącej oparciem dla systemu komunikacji gminy. Trasy rowerowe, komunikacji zbiorowej czy ciągi piesze zostały pominięte lub opisane jedynie w szcztątkowy sposób.									
86.		Strategia Rozwoju Gminy Stryków na lata 2022-2030	1	2	0	2	1	1	1,2
87.		Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Stryków na lata 2015-2023	2	2	2	3	3	2	2,3
88.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Stryków na lata 2020-2023 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2027	1	2	0	2	0	1	1,0
89.	MIASTO ZGIERZ	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Zgierza 2015	3	2	0	1	2	0	1,3
90.		Strategia Zrównoważonego Rozwoju dla Gminy Miasto Zgierz na lata 2017-2022	1	3	0	3	1	1	1,5
91.		Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Miasto Zgierz 2020	1	1	0	1	2	2	1,2

Lp.	Jednostka samorządu terytorialnego	Nazwa dokumentu	Oceny poszczególnych obszarów					Średnia ocena zgodności dokumentu z ideą zrównoważonej mobilności	
			Planowanie przestrzenne	Układ drogowy	Polityka parkingowa	Ruch pieszy i rowerowy	Transport publiczny		Partycypacyjne podejście
92.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Miasto Zgierz na lata 2017-2021 z perspektywą na lata 2022-2024	1	3	3	1	3	2	2,2
93.		Strategia elektromobilności dla Gminy Miasto Zgierz na lata 2019-2035	0	1	3	3	3	2	2,0
94.	GMINA ZGIERZ	Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Zgierz 2022	2	2	0	1	2	0	1,2
95.		Strategia Rozwoju Gminy Zgierz na lata 2021 – 2030	2	2	0	2	2	2	1,7
96.		Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Zgierz 2022	1	1	0	1	1	1	0,8
		Plan w niewielkim stopniu odpowiada na problemy środowiskowe wynikające z działalności transportowej. Jedynie nieliczne zadania przedstawione w dokumencie odnoszą się do działań zmierzających do poprawy mobilności mieszkańców obszaru gminy.							
97.		Program Ochrony Środowiska dla Gminy Zgierz na lata 2017-2020 z perspektywą na lata 2021-2024	1	2	0	1	1	1	1,0

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

1.3. PODSUMOWANIE OCENY DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH POZIOMU PONADLOKALNEGO I LOKALNEGO POD WZGLĘDEM ZGODNOŚCI Z IDEĄ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Ocena dokumentów strategicznych szczebla ponadlokalnego oraz lokalnego pozwoliła na przybliżenie i zrozumienie obecnego poziomu zainteresowania ideą zrównoważonej mobilności w jednostkach samorządu terytorialnego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Należy zwrócić uwagę na **zróżnicowanie uzyskanych ocen** poszczególnych dokumentów oraz średnich dla powiatów i całego ŁOM (patrz: Tabela 2.), które wiąże się z czasem przyjęcia danego dokumentu, ale także uwarunkowaniami lokalnymi i możliwościami samorządu (np. sytuacją finansową, dostępną wiedzą czy nastrojami politycznymi).

Ponadto istotne jest zaznaczenie, iż liczba posiadanych dokumentów strategicznych w JST ŁOM spełniających kryteria poddania ich ocenie (opisane w rozdziale 1.1) różniła się względem poszczególnych samorządów.

Jednoznacznie należy stwierdzić, że poddane ocenie dokumenty w zdecydowanej większości zawierały odwołania dotyczące mobilności mieszkańców (oczywiście w różnym stopniu), o czym świadczy średnia ocena dla całego ŁOM – 1,5 tj. częściowa zgodność z ideą zrównoważonej mobilności. Część opracowań zawierała informacje jedynie sygnalizujące problem (co należy uznać za dobrą podstawę do dalszych działań), inne identyfikowały obszar problemowy i poprzez dalsze zapisy kierunkowe prezentowały dalsze kroki zmierzające do poprawy mobilności w danym obszarze.

Tabela 2. Średnie oceny dokumentów strategicznych pod względem zgodności z ideą zrównoważonej mobilności w całym ŁOM i powiatach Obszaru

Lp.	Obszar	Średnia ocena
1.	Łódzki Obszar Metropolitalny	1,5
2.	Miasto Łódź	2,0
3.	Powiat brzeziński	1,5
4.	Powiat łódzki wschodni	1,3
5.	Powiat pabianicki	1,3
6.	Powiat zgierski	1,5

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

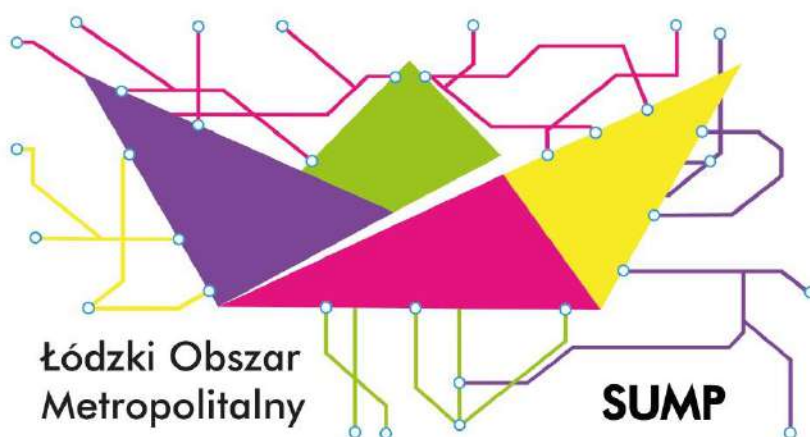
Biorąc powyższe pod uwagę, negatywna ocena danego opracowania nie jest jednoznaczna z negowaniem całej treści dokumentu, a jedynie sygnałem, iż zapisy prezentowane w jego treści nie są zgodne (lub są zgodne tylko częściowo) z ideą zrównoważonej mobilności, w związku z czym nie pozwalają na poprawę sytuacji mobilności JST oraz całego Obszaru Metropolitalnego.

2. SPIS TABEL

SPIS TABEL

TABELA 1. OCENY DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH POZIOMU PONADLOKALNEGO I LOKALNEGO POD WZGLĘDEM ZGODNOŚCI Z IDEA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	6
TABELA 2. ŚREDNIE OCENY DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH POD WZGLĘDEM ZGODNOŚCI Z IDEA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI W CAŁYM ŁOM I POWIATACH OBSZARU.....	22

Załącznik 2 – raport z badań społecznych



Opracowanie pt.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030
(z perspektywą do 2040) – Załącznik nr 2 Raport z badań społecznych

zostało przygotowane przez konsorcjum firm:



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

(Lider konsorcjum)



A2P2 architecture&planning

ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

(Partner)

na podstawie umowy nr SŁOM.271.3.2023/3 pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą z dnia 28.02.2023 r.

Skład autorski opracowania:

Maciej Mysona - Kierownik projektu

Bartłomiej Kasiuk - Koordynator

Jakub Balik

Agnieszka Gajda

Michał Grobelny

Bartosz Jarecki

Konrad Korzistka

Dawid Kulawczuk

Michał Męczyński

dr Łukasz Pancewicz

Dawid Pesta

Jakub Piecuch

Robert Wojciechowski

dr Maria Zych-Lewandowska

i inni

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	3
SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW	4
1 BADANIA ILOŚCIOWE CATI I CAWI.....	5
1.1 ANKIETA OGÓLNA DLA MIESZKAŃCÓW ŁOM	5
1.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM.....	44
1.3 ANKIETA DLA RODZICÓW	59
2 FORMULARZ UWAG I WNIOSKÓW	70
3 WZORY ANKIET	77
3.1 ANKIETA OGÓLNA DLA MIESZKAŃCÓW ŁOM	77
3.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM.....	92
3.3 ANKIETA DLA RODZICÓW	102
4 SPIS WYKRESÓW I TABEL.....	109

SŁOWNIK POJĘĆ I SKRÓTÓW

CATI	Wywiad wspomagany komputerowy przy pomocy telefonu (z ang. <i>Computer-Assisted Telephone Interviewing</i>).
CAWI	Wywiad wspomagany komputerowo przy pomocy strony WWW (z ang. <i>Computer-Assisted Web Interview</i>).
FGI	Zogniskowany wywiad grupowy (z ang. <i>Focus Group Interview</i>).
IDI	Metoda badawcza w formie bezpośredniej rozmowy (wywiadu) badacza z pojedynczym respondentem (z ang. <i>Individual In-depth Interview</i>).
JST	Jednostka samorządu terytorialnego – gmina, powiat, województwo.
ŁOM (Łódzki Obszar Metropolitalny)	Obszar, na który składa się 30 jednostek samorządu terytorialnego z pięciu powiatów: Miasta Łodzi, brzezińskiego, łódzkiego-wschodniego, pabianickiego i zgierskiego.
OzN	Osoba z niepełnosprawnością.
PZMM / SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>); zwany dalej Plan mobilności oraz Plan.
UTO	Urządzenia transportu osobistego, pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe, np. hulajnogi, longboardy, monobike.
Zrównoważona mobilność	Idea wpisująca się w koncepcję zrównoważonego rozwoju, która ma na celu ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez system transportowy, w szczególności pod względem środowiskowym.

1 BADANIA ILOŚCIOWE CATI I CAWI

Badanie przeprowadzono 2 technikami – CATI (wywiady telefoniczne) oraz CAWI (ankieta umieszczona na linku i udostępniona na stronach miast i gmin; ankieta samodzielnie wypełniana przez respondentów – mieszkańców ŁOM). W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób różnej płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji. Rozbieżności skorygowano przy użyciu wag uwzględniających wiek i płeć respondentów

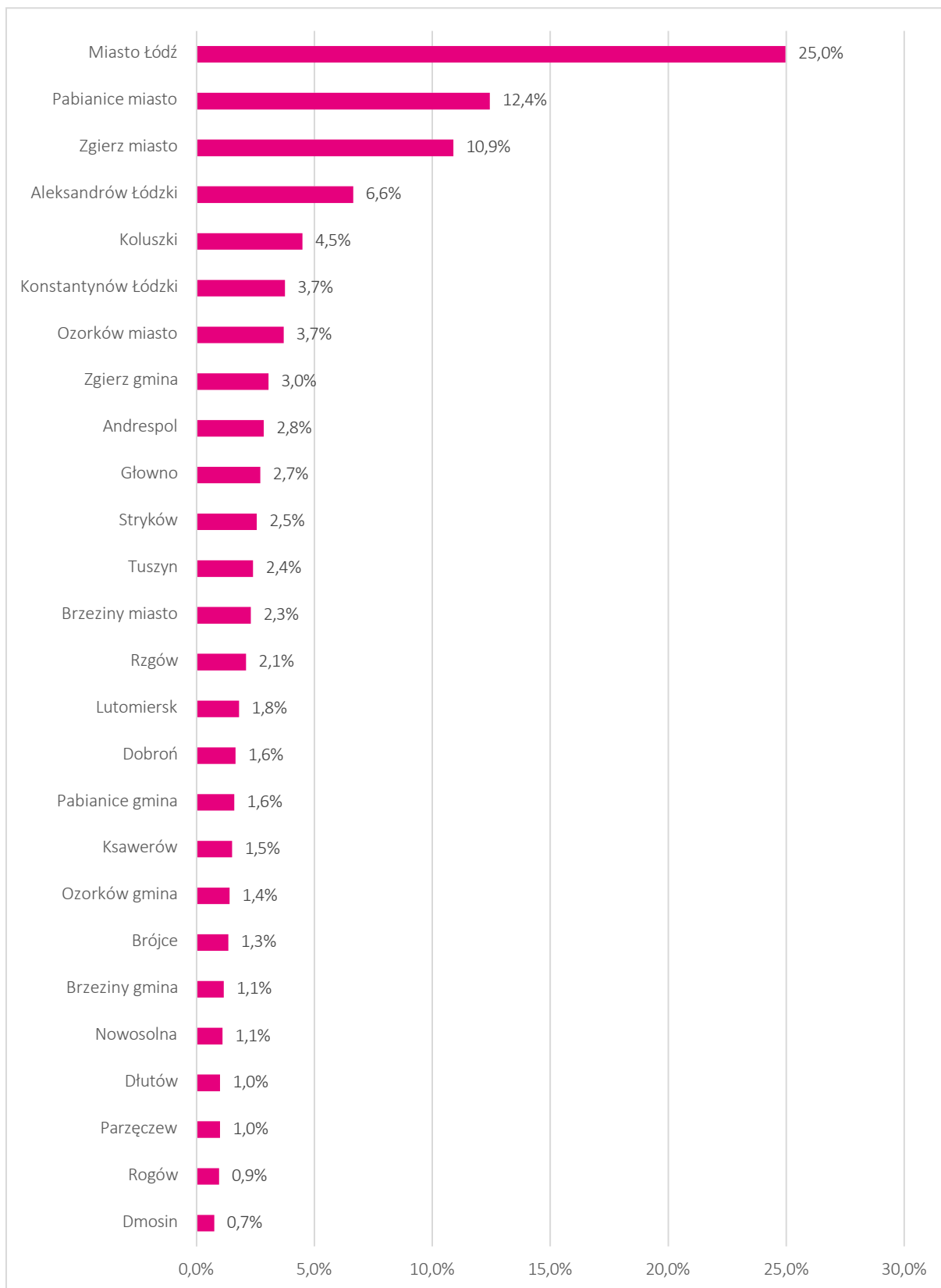
W dniach od 07.06.2023 r. do 30.06.2023 r. przeprowadzono ankietę dotyczącą zachowań i preferencji mobilnościowych mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Respondentów pytano między innymi o cele podróży, czas ich trwania czy też czynniki wpływające na wybór preferowanego środka transportu. Badanie zostało zrealizowane metodą CAWI (z ang. *Computer-Assisted Web Interview*), tj. wspomaganego komputerowo wywiadu przy pomocy strony internetowej. W badaniu wykorzystano próbę kwotową przy uwzględnieniu udziału osób różnej płci i wieku zgodnie ze strukturą populacji.

1.1 ANKIETA OGÓLNA DLA MIESZKAŃCÓW ŁOM

W badaniu ankietowym mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego uczestniczyło 2327 respondentów – mieszkańców, którzy ukończyli 15. rok życia. Poszczególne gminy znajdujące się w ŁOM reprezentowane były przez liczbę respondentów adekwatną do udziału ich mieszkańców w ogólnej populacji omawianego Obszaru.

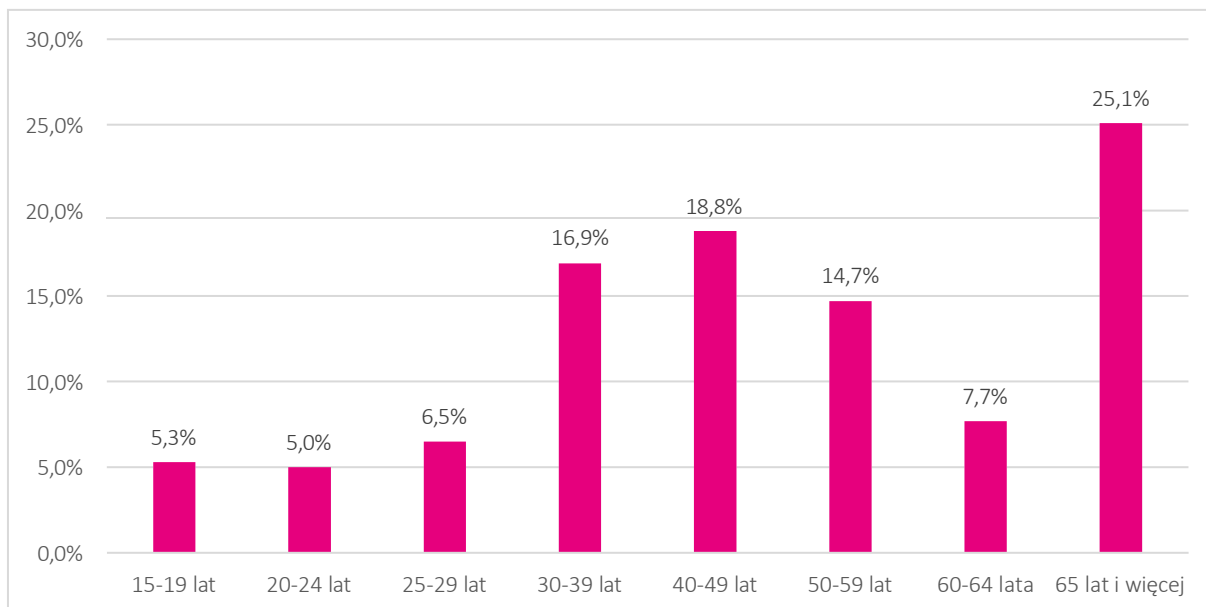
Zgodnie z przyjętymi założeniami badawczymi, jedną czwartą ankietowanych stanowili mieszkańcy Łodzi. Relatywnie licznie reprezentowani byli także mieszkańcy Pabianic (12,4%) oraz Zgierza (10,9%). W grupie badanej nieznacznie liczniej (53,6%) reprezentowane były kobiety niż mężczyźni (46,4%). Rozkład ten odpowiada strukturze płci w populacji generalnej mieszkańców ŁOM. Również przynależność ankietowanych do grup wiekowych odzwierciedla strukturę wieku populacji mieszkańców ŁOM.

Wykres 1. Uczestnicy badania ankietowego według miejsca zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

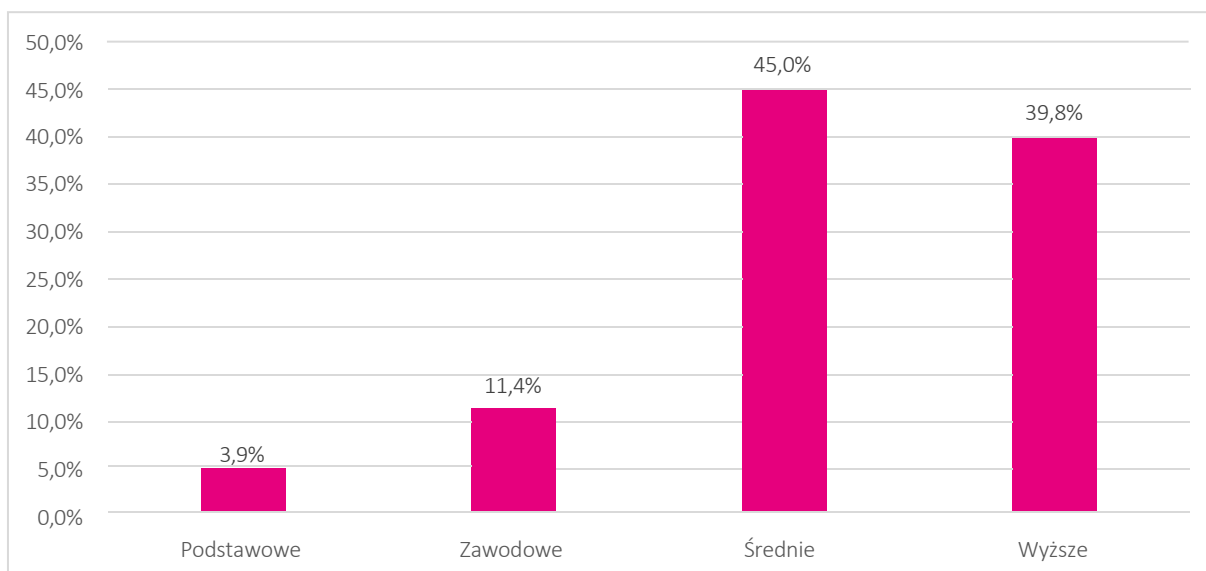
Wykres 2. Wiek badanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Około jedną czwartą wszystkich respondentów (25,1%) stanowili seniorzy – osoby w wieku 65 lat lub starsze. Blisko co piąty badany (18,8%) to osoba pomiędzy 40. a 49. r. ż., zaś jedną dziesiątą (10,3%) stanowili respondenci w wieku 24 lat lub młodszy.

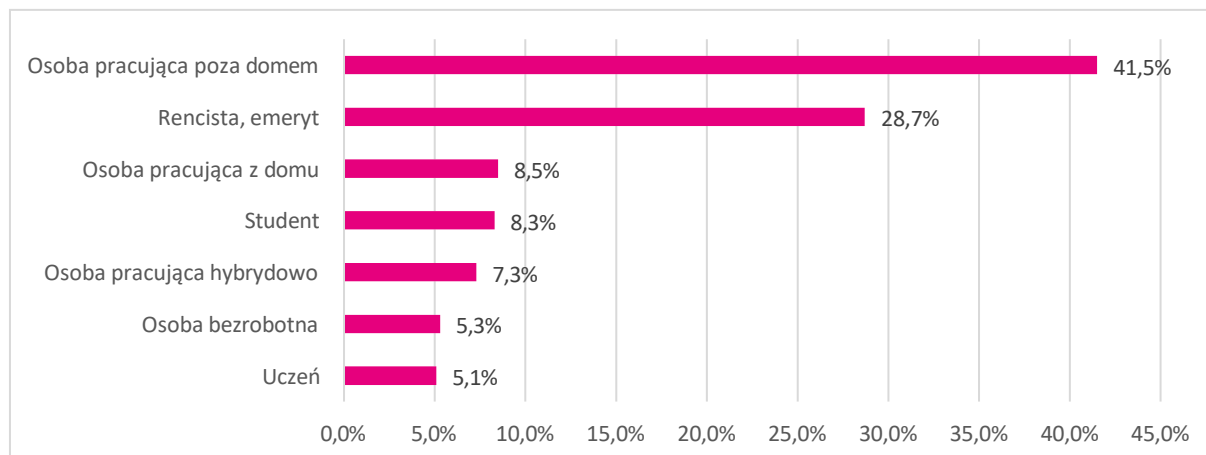
Wykres 3. Poziom wykształcenia badanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wśród respondentów dominowały osoby z wykształceniem średnim – stanowiły one niemal połowę (45,0%) wszystkich ankietowanych. Dwóch na pięciu badanych (39,8%) legitymuje się wykształceniem wyższym, zaś co dziewiąty (11,4%) zakończył edukację na poziomie szkoły zawodowej.

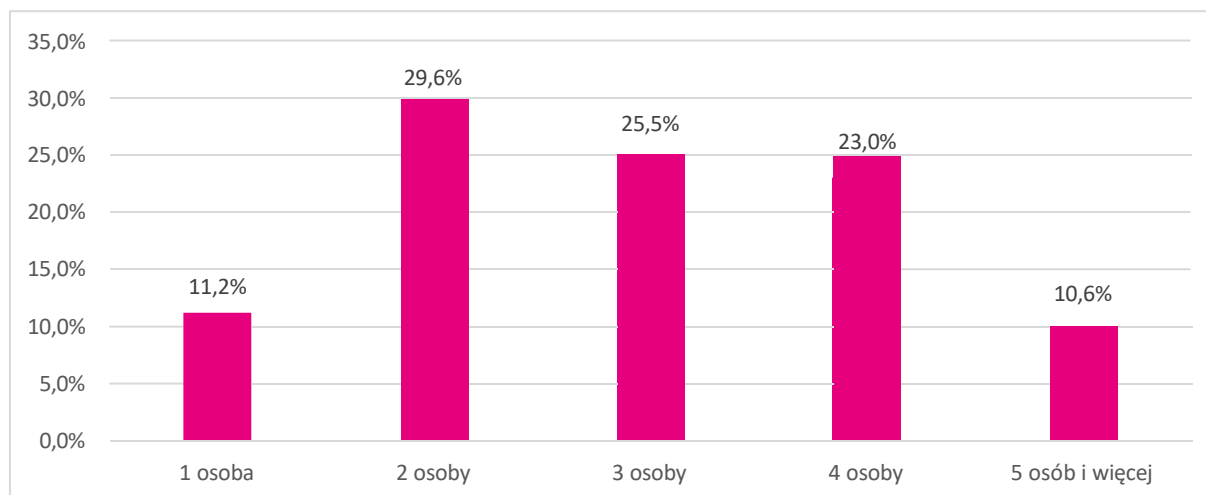
Wykres 4. Status zawodowy badanych



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Największy odsetek ankietowanych (41,5%) to osoby pracujące zawodowo poza miejscem zamieszkania. Ponad jedną czwartą respondentów (28,7%) stanowili emeryci i renciści. Osoby uczące się – uczniowie i studenci – stanowią łącznie 13,6% respondentów.

Wykres 5. Liczba osób w gospodarstwie domowym

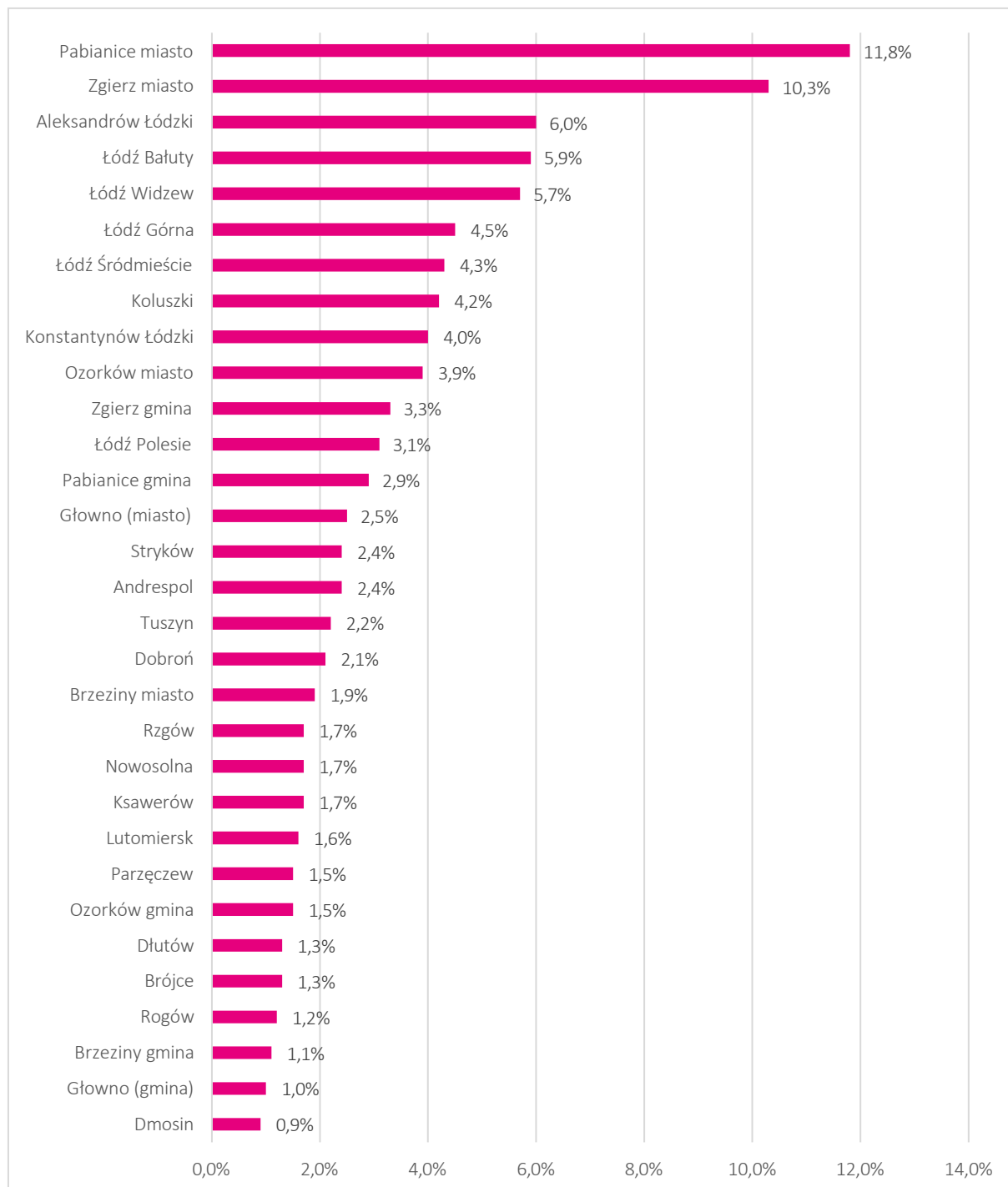


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wśród badanych dominowały osoby zamieszkujące gospodarstwa domowe liczące dwóch członków (29,6%). Co czwarty respondent zamieszkuje gospodarstwo trzypięciorowe (25,5%) lub czteroosobowe (23,0%), a tylko co dziesiąty – liczące pięcioro lub więcej członków (10,6%).

Ankietowani zostali poproszeni o wskazanie, skąd i dokąd najczęściej podróżują. Najczęściej wskazywane jednostki terytorialne, w których badani zazwyczaj rozpoczynają podróż to miasta: Pabianice (11,8% wskazań) oraz Zgierz (10,3%). Jednocześnie zauważyć należy, że niemal co czwarty ankietowany (łącznie 23,5%) podróże rozpoczyna głównie w stolicy regionu. Spośród poszczególnych dzielnic Łodzi, badani najczęściej wyruszają z Bałut (5,9% respondentów) lub Widzewa (5,7%), najrzadziej zaś – z Polesia (3,1%).

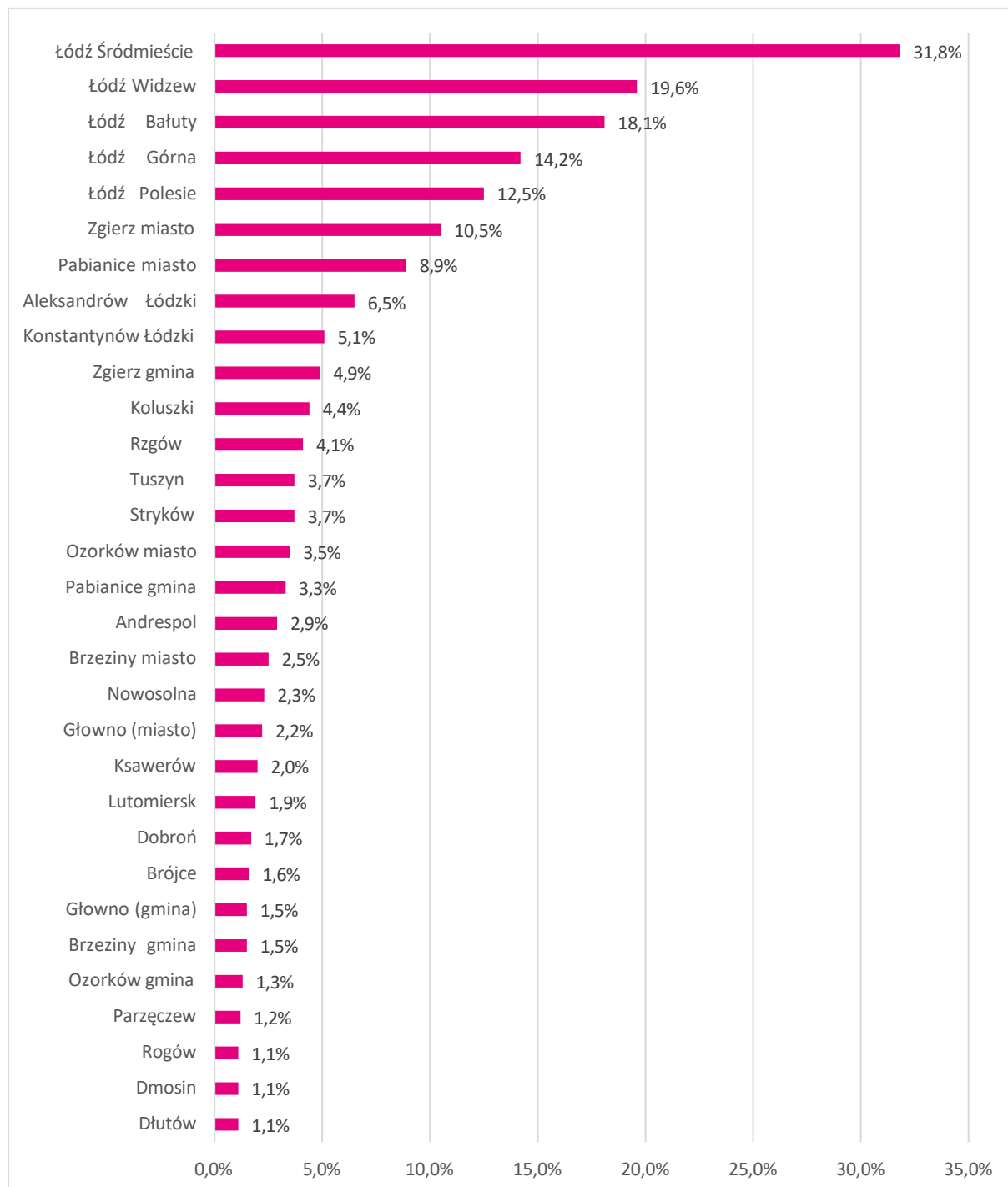
Wykres 6. Najczęstsze miejsca początkowe podróży



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Niemal wszyscy badani (łącznie 96,2%) deklarują, że najczęściej podróżują do Łodzi; w drugiej kolejności relatywnie często wskazywane kierunki to miasta: Zgierz (10,5% ankietowanych) oraz Pabianice (8,9%). Na terenie Łodzi, badani najczęściej podróżują do Śródmieścia (31,8% osób wskazało ten kierunek docelowy); co piąty uczestnik badania najczęściej jako punkt docelowy wymienia Widzew (19,6%) lub Bałuty (18,1%).

Wykres 7. Najczęstsze miejsce docelowe podróży

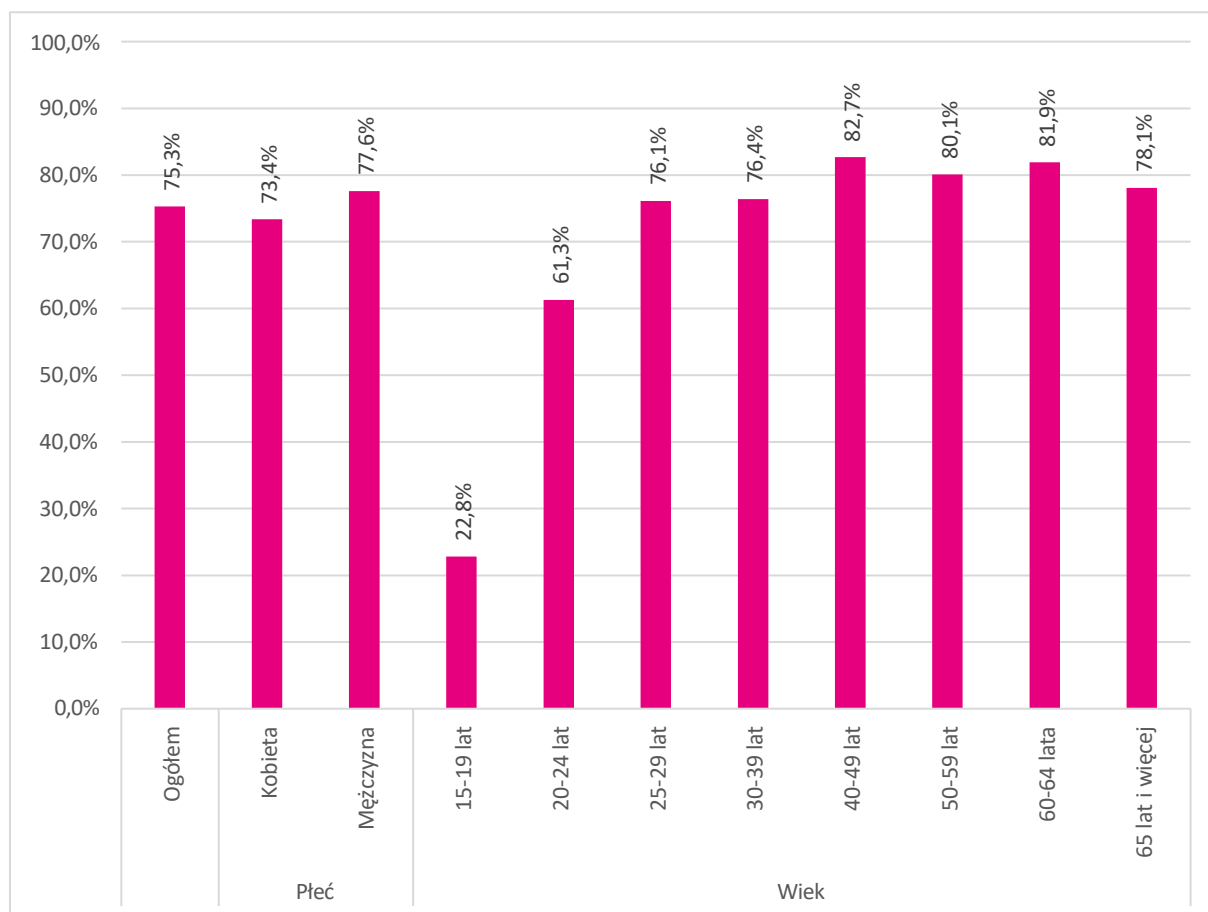


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Łódź Śródmieście to główny kierunek podróży dla większości ankietowanych. Pojawia się tu jednak kilka wyjątków. Na terenie samej Łodzi podróże odbywają się zazwyczaj w obrębie tej samej dzielnicy: osoby wyruszające z Bałut jako cel podróży wskazują najczęściej Bałuty (39,7%), z Polesia – Polesie (42,8%), a z Łodzi Górnej – Łódź Górną (30,2%); dla wszystkich tych badanych Śródmieście pozostaje drugim najczęściej wskazywanym kierunkiem.

Jednocześnie jednak mieszkańcy gmin Brzeziny, Dmosin, Lutomiersk, Rogów, Stryków i Tuszyń, a także miasta Zgierz deklarują zazwyczaj, że podróże odbywają przede wszystkim na terenie własnej gminy. Osoby wyruszające z miasta Głowno jako najczęstszy punkt docelowy podróży wskazują gminę Głowno. Respondenci wyruszający z Koluszek jako jedyni najczęściej jako punkt docelowy podróży wskazują łódzki Widzew.¹

Wykres 8. Odsetek badanych posiadających prawo jazdy

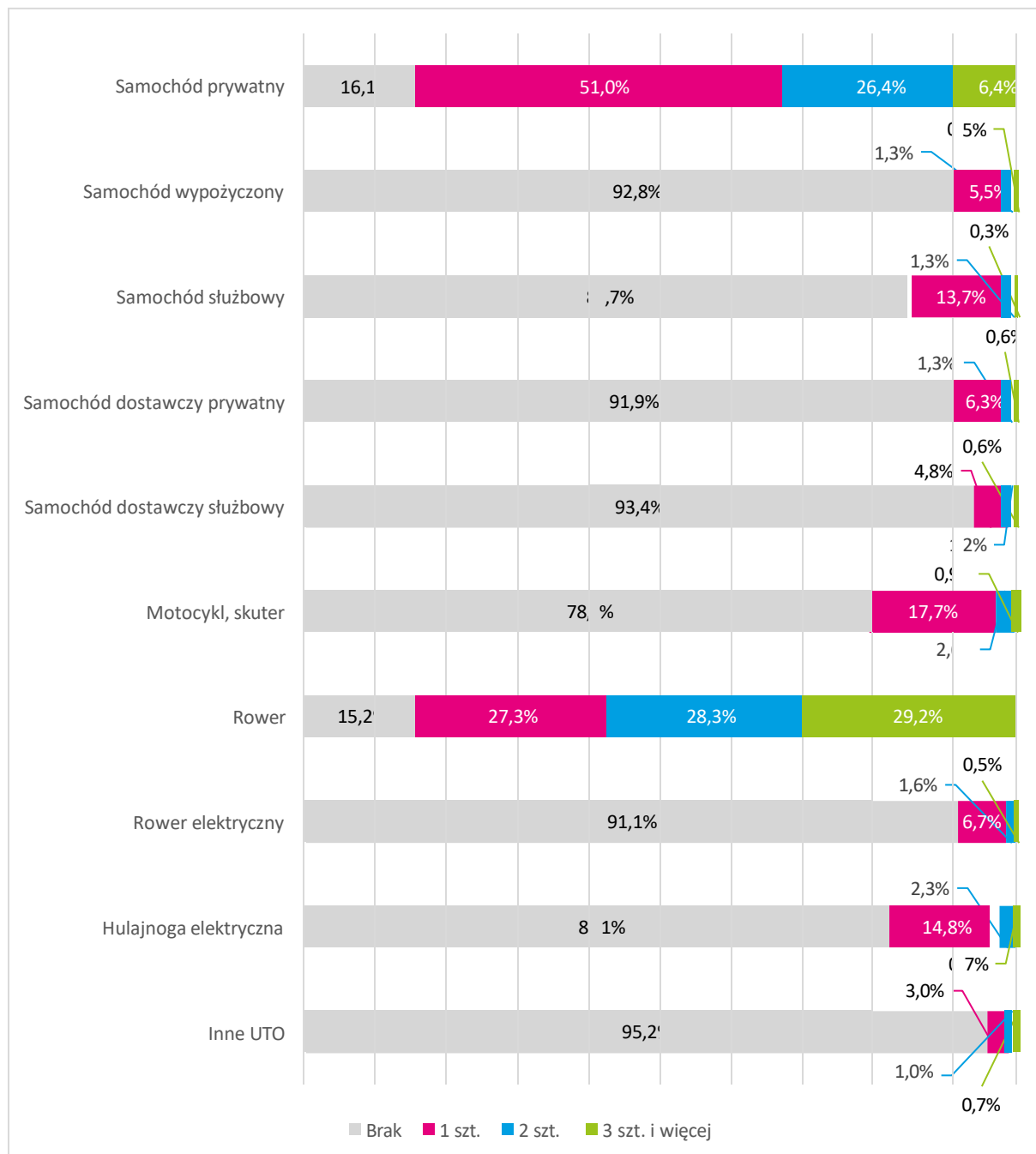


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Średnio trzy czwarte (75,3%) badanych mieszkańców ŁOM deklaruje, że posiada prawo jazdy. Co zrozumiałe, odsetek osób uprawnionych do prowadzenia pojazdów najniższy jest w grupie wiekowej 15-19 lat, gdzie znaczna część ankietowanych nie mogła jeszcze przystąpić do zdobywania prawa jazdy. W kolejnej grupie wiekowej odsetek uprawnionych zbliża się już do dwóch trzecich respondentów (61,3%). Wśród osób pomiędzy 40. a 64. r. ż., posiadanie prawa jazdy deklaruje ponad cztery piąte ankietowanych.

¹ Rozkład częstości wskazań poszczególnych kierunków docelowych ze względu na miejsce rozpoczęcia podróży został ujęty w formie tabelarycznej w Aneksie do niniejszego opracowania; należy jednak mieć w pamięci, że ze względu na relatywnie niską liczebność osób rozpoczynających podróży w poszczególnych gminach, nie należy przypisywać tym danym wartości statystycznej pozwalającej na ekstrapolację wyników badania na populację generalną mieszkańców tych gmin.

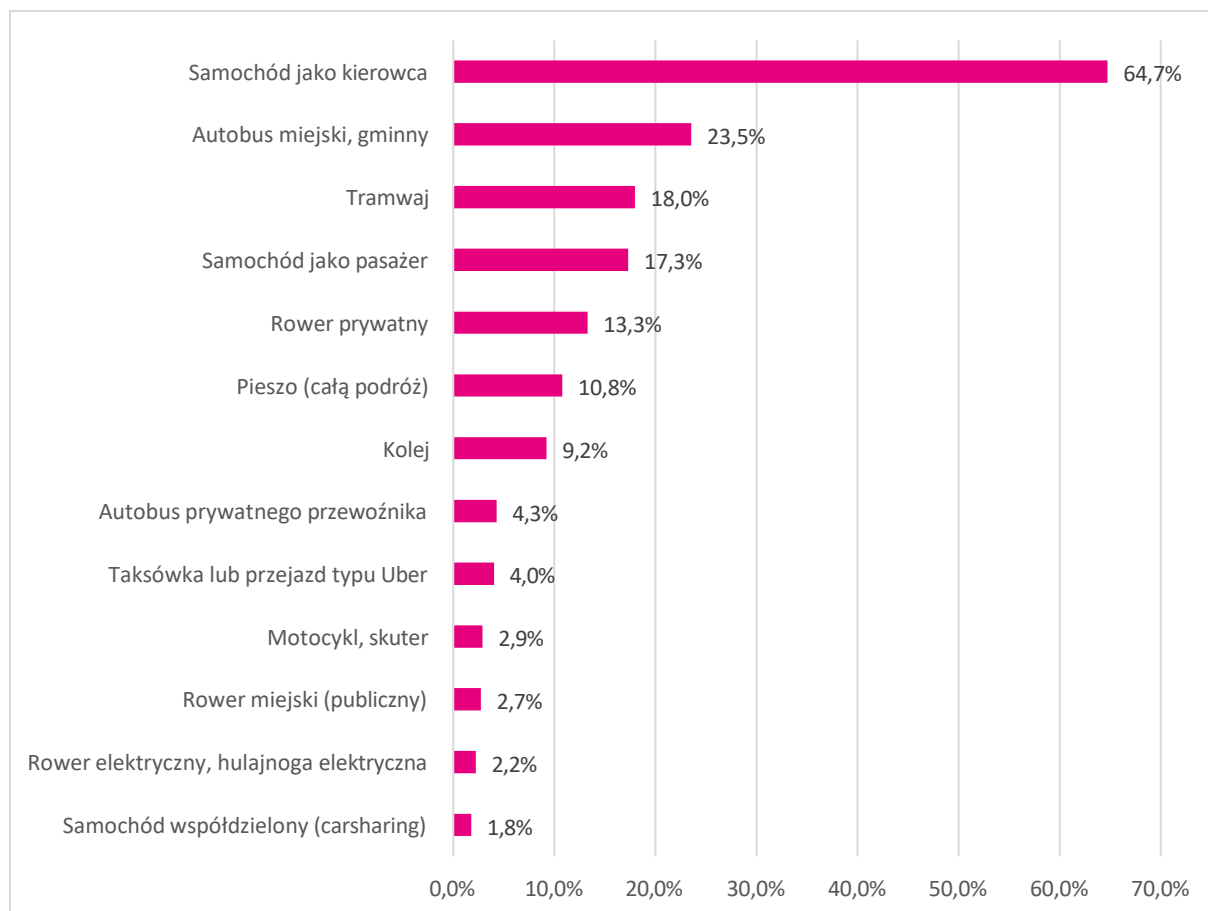
Wykres 9. Liczba pojazdów w gospodarstwie domowym respondenta



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Zdecydowanie najczęściej posiadanym przez badanych pojazdem jest rower; nie ma go tylko 15,2% gospodarstw domowych, zaś w niemal co trzecim (29,2%) są trzy lub więcej rowerów. Rozpowszechnione jest także posiadanie prywatnych samochodów osobowych – nie posiada ich zaledwie 16,1% objętych badaniem gospodarstw. W ponad połowie (51,0%) z nich dostępny jest jeden prywatny samochód osobowy, a w co czwartym (26,4%) – dwa takie pojazdy. Więcej niż jedna piąta (21,2%) gospodarstw domowych dysponuje motocyklem lub skuterem; podobnie rozpowszechnione są hulajnogi elektryczne, obecne w 17,9% gospodarstw.

Wykres 10. Wykorzystywane środki transportu – przejazd do miejsca pracy; n=1168, wielokrotny wybór



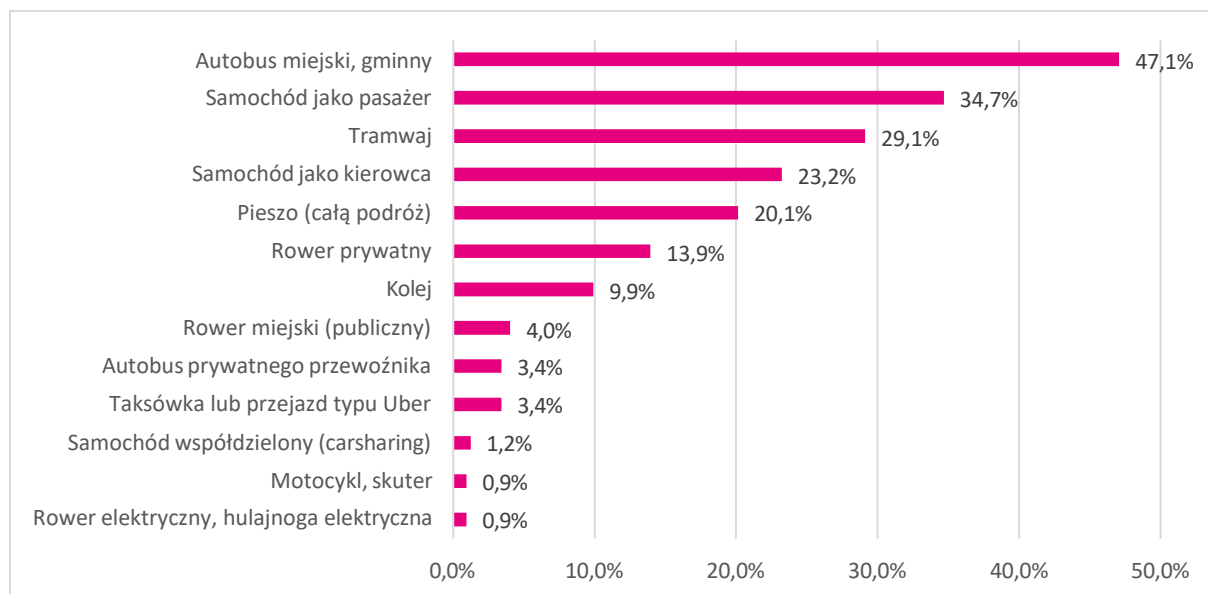
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Najczęściej wykorzystywanym przez badanych środkiem transportu w codziennych dojazdach do miejsca pracy jest prywatny samochód osobowy, którym respondent przemieszcza się jako kierowca; ten sposób codziennego transportu wskazuje niemal dwie trzecie (64,7%) ankietowanych. Co czwarty respondent (23,5%) korzysta z autobusu miejskiego lub gminnego. Jeden na pięciu ankietowanych (18,6%) dojeżdża do pracy głównie tramwajem, a nieznacznie mniejszy odsetek (17,3%) – samochodem jako pasażer.

Zauważalna różnica pomiędzy badanymi obojga płci dotyczy przemieszczania się do pracy samochodem osobowym jako pasażer; sposób ten wskazuje 14,2% mężczyzn i 20,9% kobiet. Ankietowane płci żeńskiej nieznacznie rzadziej poruszają się natomiast samochodem osobowym jako kierowcy, a także podróżują autobusami.

Niemal niezależnie od wieku badanych, wśród osób pracujących zawodowo, najpopularniejszym środkiem transportu do pracy jest przejazd samochodem jako kierowca. Wyjątek stanowią tu badani w wieku poniżej 20 lat, którzy – najczęściej ze względu na brak odpowiednich uprawnień do prowadzenia samochodu – dojeżdżają do pracy jako pasażerowie samochodu osobowego oraz autobusami miejskimi i gminnymi. Również seniorzy w dojazdach do pracy korzystają z autobusów częściej niż osoby w średnim wieku.

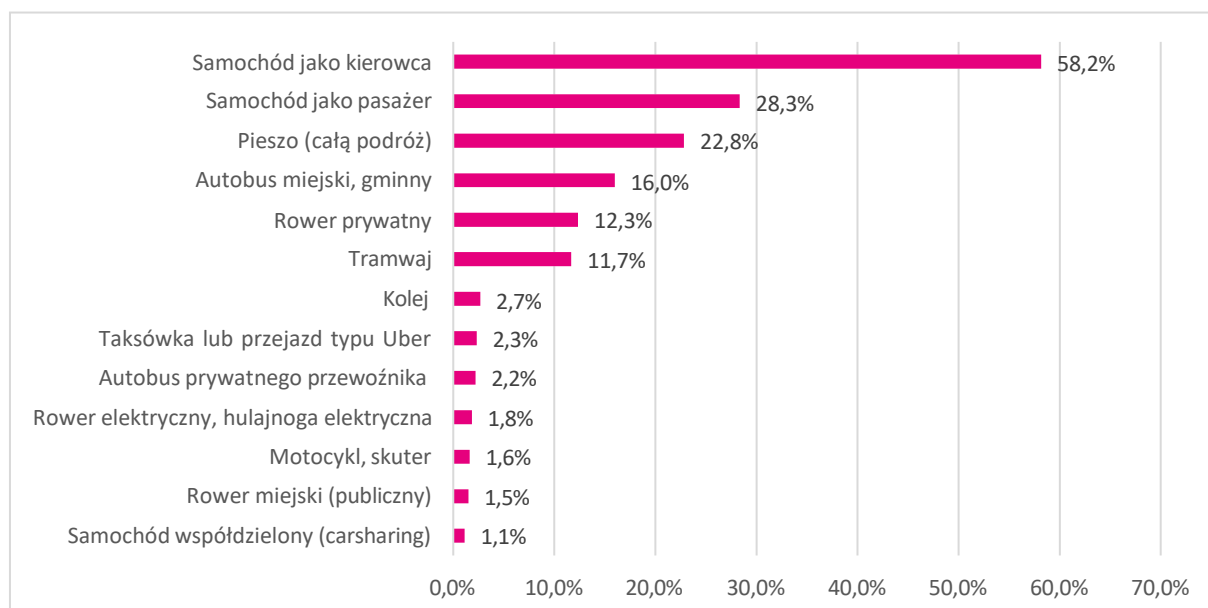
Wykres 11. Wykorzystywane środki transportu – przejazd do miejsca nauki; n=323, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Uczniowie i studenci najczęściej (47,1% przypadków) przemieszczają się do miejsca nauki autobusem miejskim lub gminnym. Co trzeci uczeń (34,7%) jest odwożony do szkoły samochodem jako pasażer. Blisko jedna trzecia ankietowanych (29,1%) dostaje się do miejsca nauki tramwajem, zaś co czwarty dojeżdża do niego samochodem jako kierowca (23,2%). Jeden na pięciu uczniów (20,1%) całą drogę do szkoły pokonuje natomiast pieszo.

Wykres 12 Wykorzystywane środki transportu – przejazd na zakupy; n=2286, wielokrotny wybór

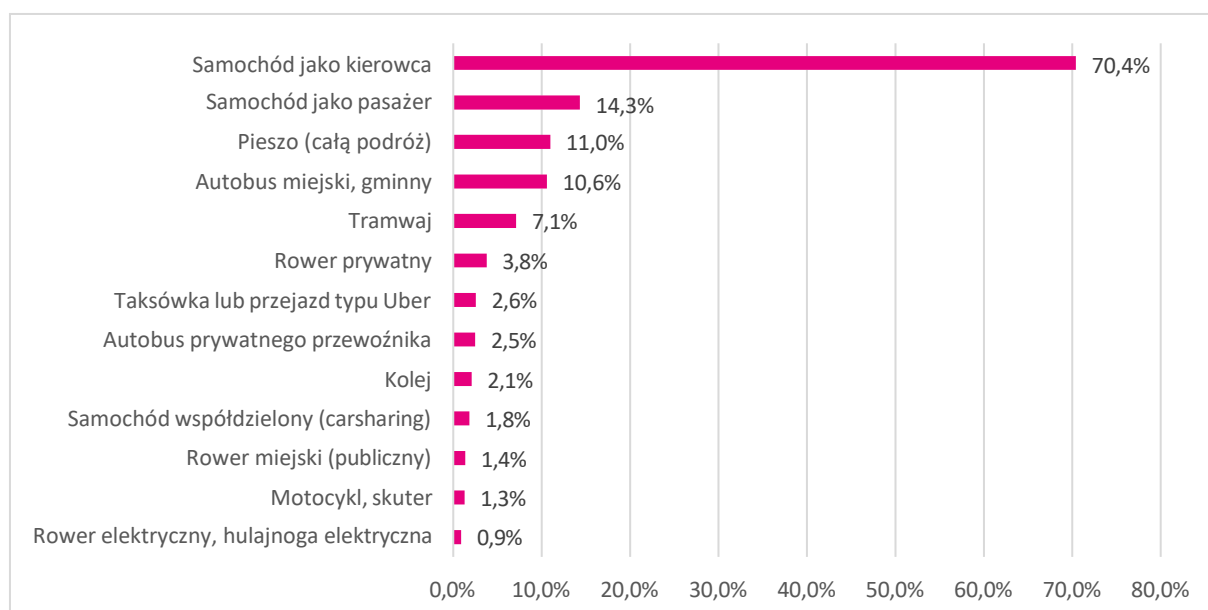


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ponad połowa ankietowanych mieszkańców ŁOM (58,2%) deklaruje, że po zakupy udaje się zazwyczaj samochodem, jako kierowca. Więcej niż co czwarty badany (28,3%) jeździ po zakupy jako pasażer samochodu osobowego, zaś około co piąty (22,8%) zazwyczaj udaje się po nie pieszo.

Podobnie jak w przypadku dojazdów do pracy, również na zakupy mężczyźni częściej niż kobiety jeżdżą samochodem jako kierowcy (różnica częstości wskazań tego środka transportu pomiędzy płciami wyniosła 8,0 pp.). Kobiety wyraźnie częściej jeżdżą samochodem jako pasażerki (różnica 9,6 pp.), a także korzystają z autobusów miejskich lub gminnych (różnica 3,5 pp.). Za wyjątkiem najmłodszej grupy wiekowej, wszyscy ankietowani najczęściej po zakupy jeżdżą prywatnym samochodem jako kierowcy; najwyższy odsetek wskazań tej odpowiedzi odnotowano wśród respondentów pomiędzy 40. a 59. r. ż. (przekroczył on 65%). Osoby, które nie ukończyły jeszcze 19 r.ż. na zakupy jeżdżą natomiast najczęściej jako pasażerowie samochodów prywatnych.

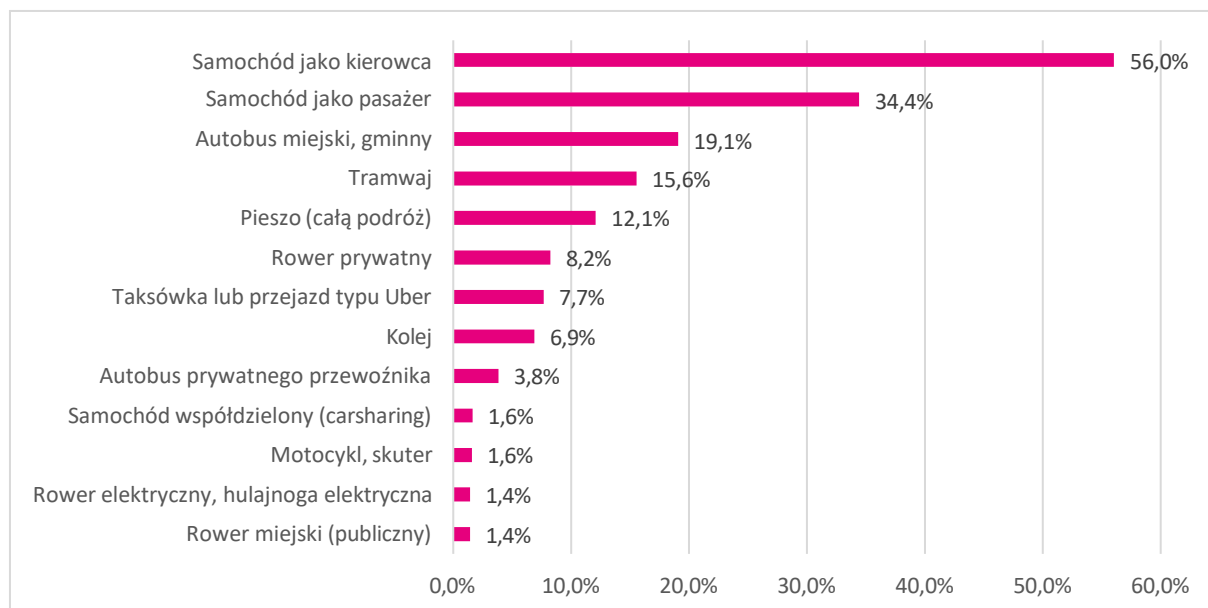
Wykres 13. Wykorzystywane środki transportu – odwożenie dziecka do szkoły, na zajęcia; n=1249, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Zdecydowana większość respondentów odwożących dzieci w wieku szkolnym do miejsca nauki lub na zajęcia dodatkowe deklaruje, że robi to z wykorzystaniem samochodu osobowego, jako kierowca (70,4%). Jeden na siedmiu ankietowanych (14,3%) odpowiada, że odwozi dziecko samochodem jako pasażer – co interpretować można jako wspólne podróżowanie rodziny jednym samochodem. Co dziewiąty respondent odprowadza dziecko do szkoły pieszo (11,0%), bądź podróżuje z nim autobusem miejskim lub gminnym (10,6%).

Wykres 14. Wykorzystywane środki transportu – spotkanie z rodziną, znajomymi; n=2270, wielokrotny wybór

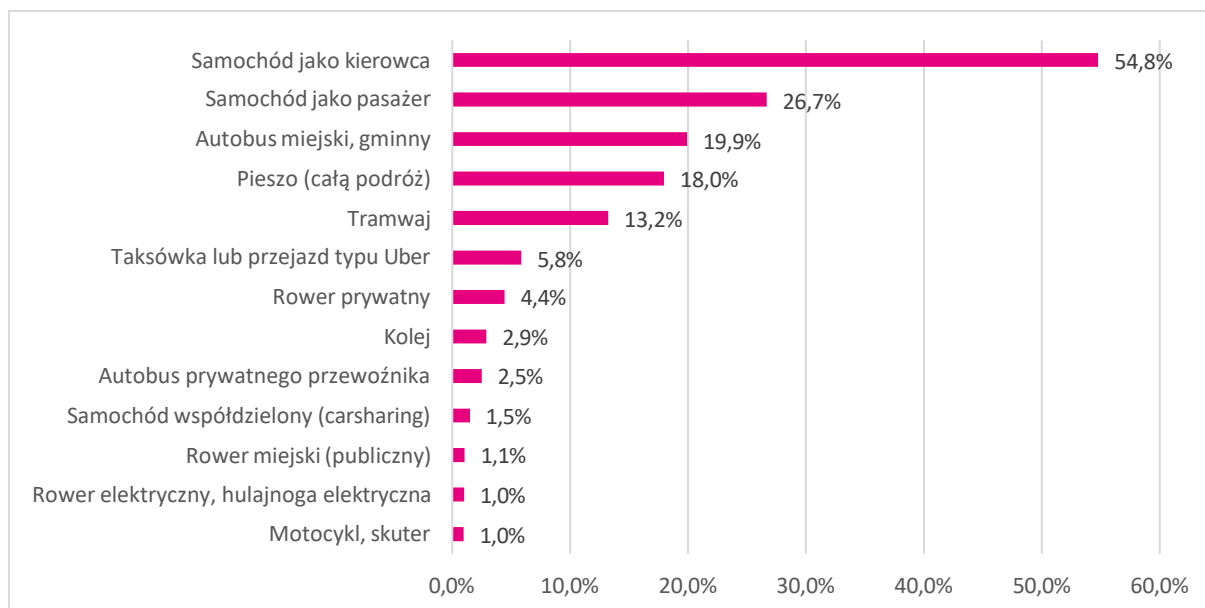


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Również na spotkania ze znajomymi lub członkami rodziny mieszkańcy ŁOM zazwyczaj (56,0% przypadków) przemieszczają się samochodem osobowym, jako kierowcy. Co trzeci ankietowany (34,4%) w odwiedziny jeździ samochodem jako pasażer, co piąty natomiast porusza się autobusem miejskim lub gminnym (19,1%).

Płeć ankietowanych wpływa istotnie na ich „funkcję” w samochodzie osobowym – mężczyźni częściej w odwiedziny jeżdżą jako kierowcy (+8,4 pp. w stosunku do kobiet), badane płci żeńskiej zaś jako pasażerki (+10,4 pp. w odniesieniu do mężczyzn). W grupie badanych powyżej 25 r. ż., najczęściej wskazywanym środkiem transportu w czasie odwiedzin rodziny lub znajomych jest samochód osobowy w roli kierowcy. Młodsze osoby częściej jeżdżą samochodami jako pasażerowie. Przejazdy autobusami najpopularniejsze są wśród respondentów do 29 r.ż. i seniorów; młodzi ludzie relatywnie często korzystają także z tramwajów.

Wykres 15. Wykorzystywane środki transportu – placówki ochrony zdrowia; n=2276, wielokrotny wybór



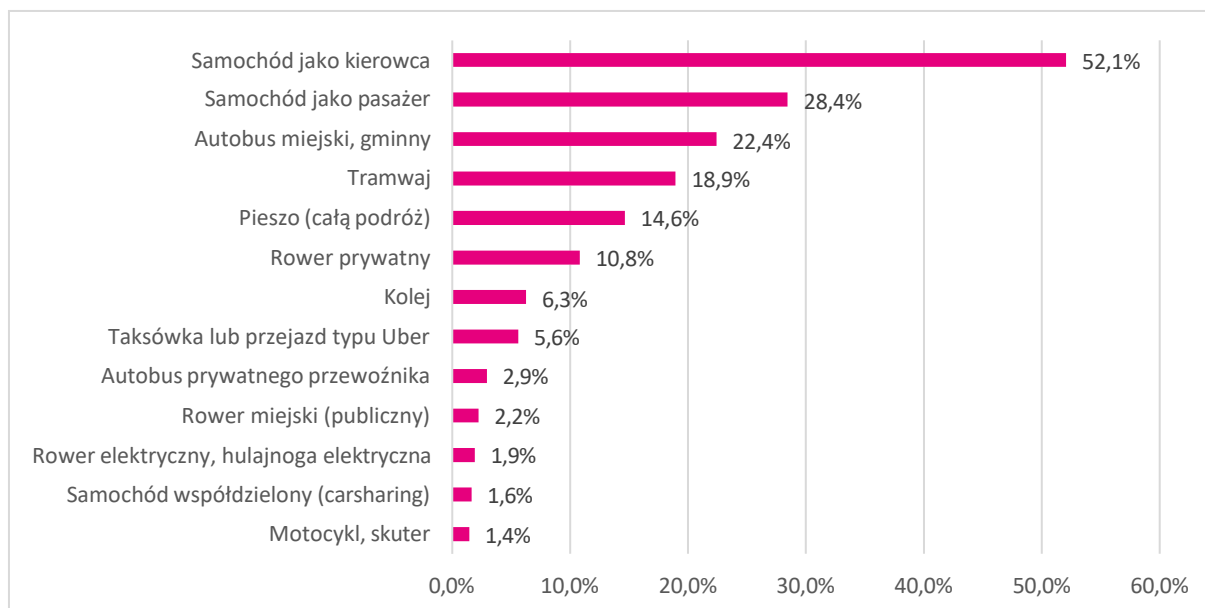
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ponad połowa ankietowanych (54,8%) deklaruje, że do placówek ochrony zdrowia dociera najczęściej samochodem, jako kierowca – podobnie jak w przypadku innych celów podróży, jest to najczęściej wybierany środek transportu. Co czwarty badany w celach związanych z ochroną zdrowia podróżuje samochodem jako pasażer (26,7%). Jeden na pięciu respondentów przemieszcza się w tym celu autobusem miejskim lub gminnym (19,9%); podobnie często badani podróżują pieszo (18,8%).

Istotne statystycznie różnice pomiędzy wyborami badanych obojga płci dotyczą przede wszystkim przejazdów autobusami miejskimi lub gminnymi – częściej wybierają je kobiety niż mężczyźni (różnica częstości wskazań to 4,6 pp.). Mężczyźni częściej natomiast deklarują przemieszczanie się do placówek ochrony zdrowia samochodem jako kierowca; w tym przypadku różnica w odniesieniu do kobiet to 3,8 pp.

Wiek badanych determinuje wykorzystywane środki transportu w sposób podobny do charakteryzowanego przy innych celach podróży. Ludzie młodzi (przed 20 r.ż.) najczęściej przemieszczają się samochodem osobowym w roli pasażera. W pozostałych grupach wiekowych dominują osoby, które do placówek ochrony zdrowia dojeżdżają prywatnym samochodem osobowym jako kierowcy.

Wykres 16. Wykorzystywane środki transportu – obiekty sportu, kultury, rozrywki; n=2138, wielokrotny wybór

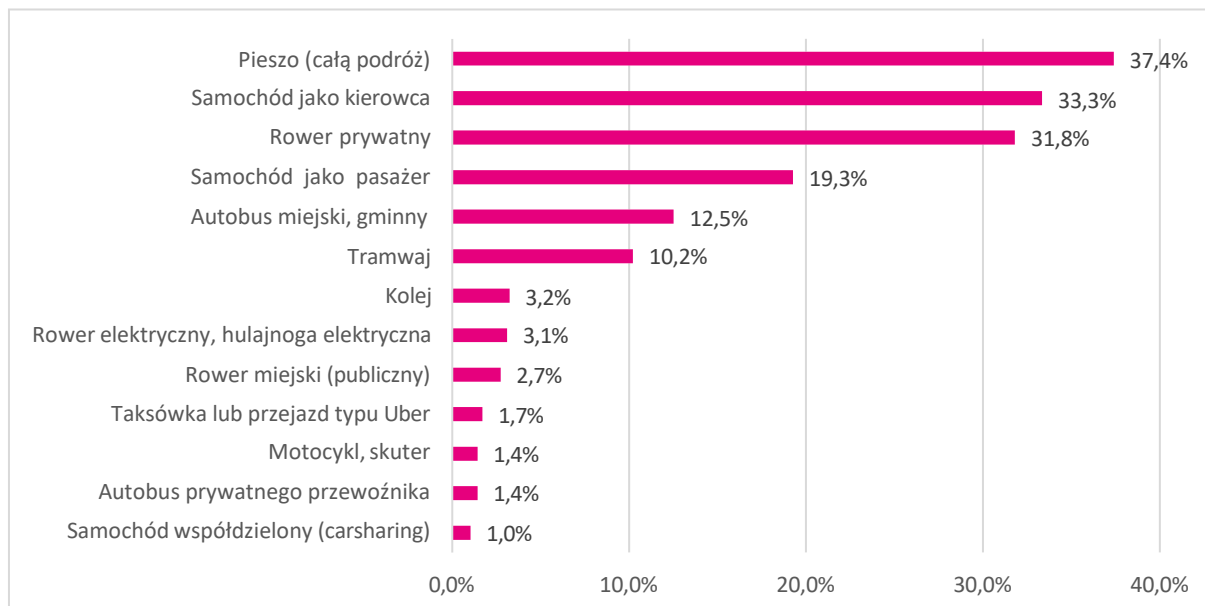


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ponad połowa (52,1%) mieszkańców ŁOM wskazuje, że do obiektów sportu, kultury i rozrywki dojeżdża zazwyczaj samochodem jako kierowca – to najczęściej wymieniany środek transportu. W drugiej kolejności ankietowani wskazują przejazdy samochodem prywatnym jako pasażer (28,4%). Średnio co piąty respondent do obiektów sportu, kultury, rozrywki dojeżdża autobusem miejskim lub gminnym (22,4%); nieznacznie mniejszy odsetek jeździ w tym celu tramwajem (18,9%).

Podobnie jak w przypadku innych celów podróży, kobiety wyraźnie częściej (różnica 10,2 pp.) niż mężczyźni do obiektów sportu, kultury i rozrywki jeżdżą samochodem osobowym jako pasażerki. Badani płci męskiej częściej natomiast deklarują poruszanie się samochodem w roli kierowcy. Przemieszczanie się w omawianym celu samochodem jest głównym wyborem we wszystkich grupach wiekowych. Badani do 24 r. ż. częściej jeżdżą jako pasażerowie, zaś starsi respondenci – jako kierowcy.

Wykres 17. Wykorzystywane środki transportu – tereny zieleni; n=2222, wielokrotny wybór



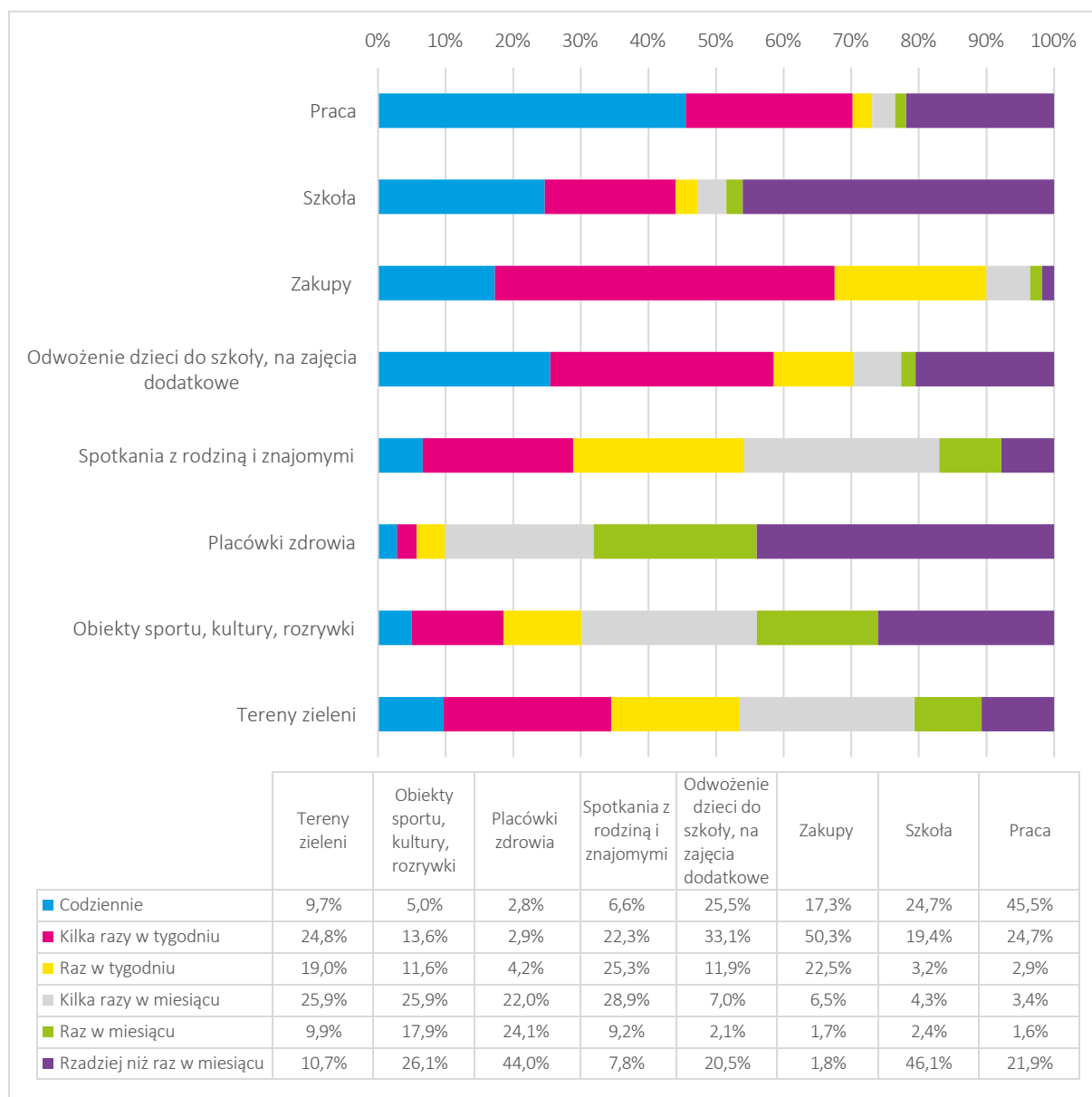
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Tereny zieleni – parki, skwery las – to jedyny cel podróży, do którego dominującym środkiem transportu nie jest dla mieszkańców ŁOM samodzielnie prowadzony samochód osobowy (wskazało go 33,3% badanych). Respondenci najczęściej na tereny rekreacyjne chodzą pieszo (37,4%). Niemal co trzeci ankietowany deklaruje natomiast, że dojeżdża w te miejsca prywatnym rowerem (31,8%).

Podobnie jak w przypadku innych celów podróży, mężczyźni na tereny zielone nieco częściej dojeżdżają samochodami jako kierowcy, kobiety zaś – jako pasażerki. Wyraźna różnica (5,8 pp.) dotyczy natomiast przemieszczania się pieszo; spaceruje na tereny zielone częściej badane płci żeńskiej. Osoby pomiędzy 30. a 64. r. ż. na tereny rekreacyjne najczęściej dojeżdżają samochodem jako kierowcy. Młodszy badani oraz seniorzy chętniej natomiast przemieszczają się pieszo.

W kolejnym pytaniu respondenci proszeni byli o wskazanie, jak często podróżują do poszczególnych miejsc. Pytani byli także, czy miejsca te położone są w bezpośredniej bliskości (tj. w tej samej gminie czy – w przypadku Łodzi – dzielnicy) ich miejsca zamieszkania.

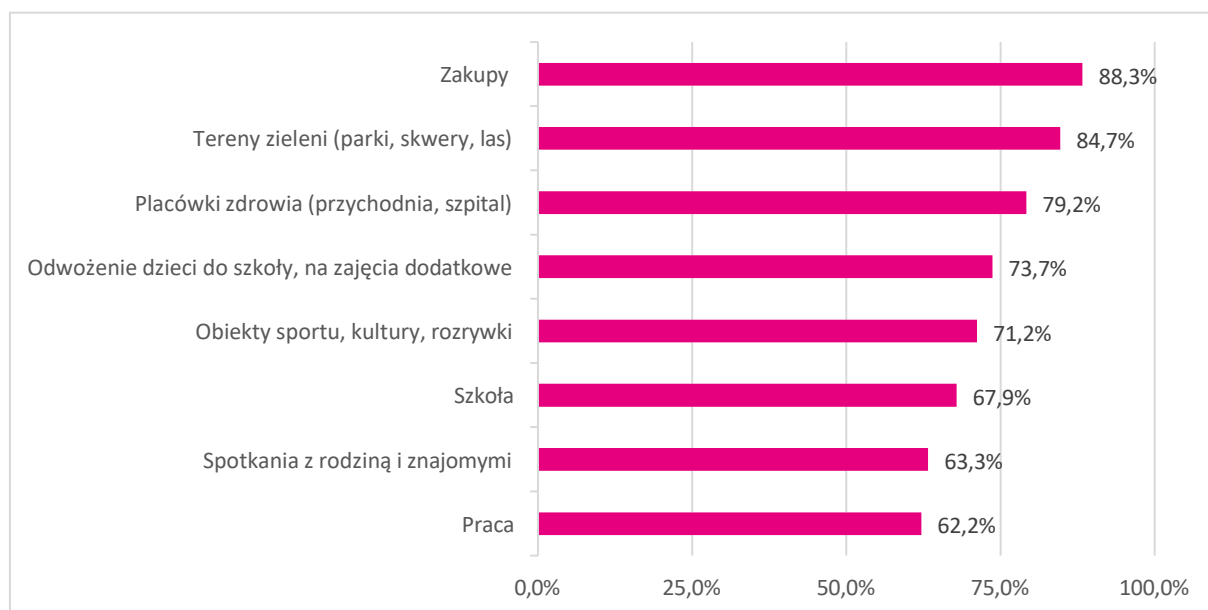
Wykres 18. Częstotliwość podróży do wybranych celów; n=2327 z wyłączeniem wskazań „nie dotyczy”



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Cel podróży, który przez niemal połowę ankietowanych (45,5%) realizowany jest codziennie to dojazdy do miejsca pracy. Relatywnie często mieszkańcy ŁOM wskazują także codzienne odwożenie dzieci do szkoły lub na zajęcia pozalekcyjne (25,5%). Kilka razy w tygodniu badani zazwyczaj (50,3% wskazań) jeżdżą na zakupy; co trzeci respondent będący opiekunem dziecka odwozi je kilka razy w tygodniu do szkoły lub na zajęcia dodatkowe. Rzadziej niż raz w miesiącu ankietowani jeżdżą głównie do placówek ochrony zdrowia (44,0%). Wysoka częstość wskazań tak rzadkich dojazdów do szkoły (46,1% uczniów deklaruje, że jeździ do niej rzadziej niż raz w miesiącu) wynika zapewne z faktu realizacji badania po zakończeniu roku szkolnego; młodzi ludzie odnieśli się zatem do swojej aktualnej – nie zaś przeciętnej – sytuacji w tym względzie.

Wykres 19. Lokalizacja wybranych celów podróży w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania; n=2327 z wyłączeniem wskazań „nie dotyczy”



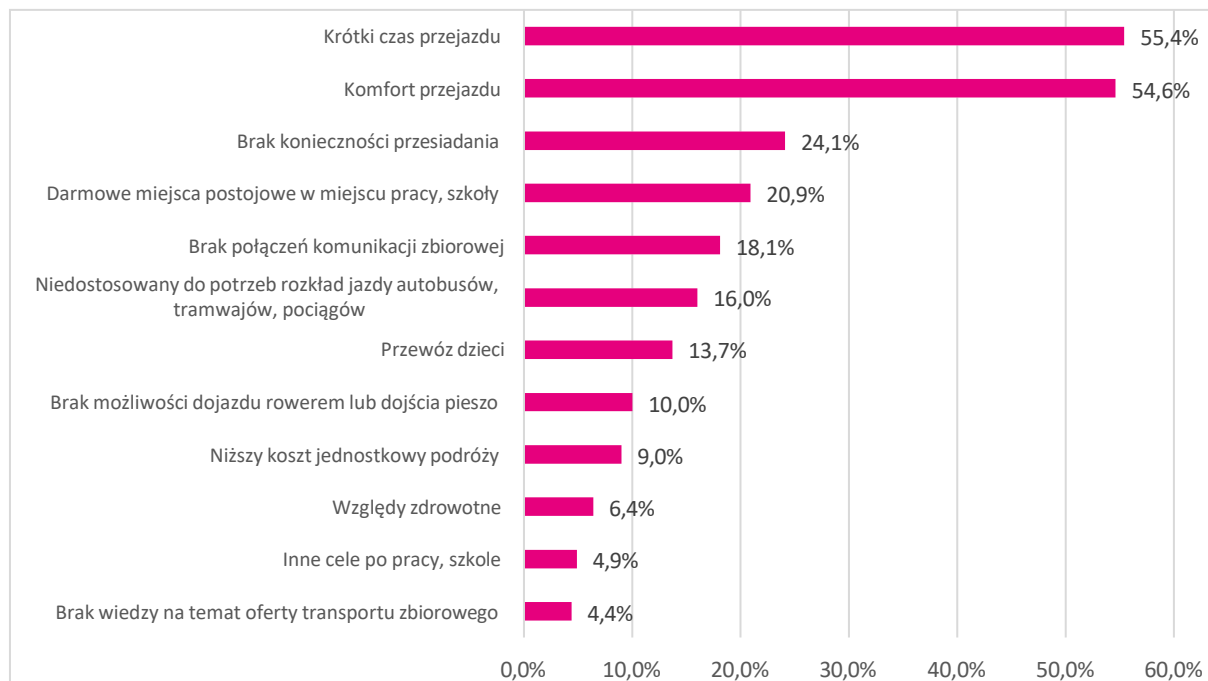
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Zdecydowana większość, bo aż 88,3% ankietowanych deklaruje, że zakupy realizuje zazwyczaj w niewielkiej odległości od swojego miejsca zamieszkania (ta sama gmina lub dzielnica Łodzi). Nieznacznie mniejszy odsetek (84,7%) w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania korzysta również z terenów zieleni. Poza miejsce zamieszkania badani wyjeżdżają zazwyczaj w celu spotkania z członkami rodziny lub znajomymi (36,7% deklaruje konieczność poruszania się na większe odległości), a przede wszystkim – do pracy (w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania pracuje mniej niż dwie trzecie, tj. 62,2% uczestników badania).

Płeć badanych nie warunkuje w sposób istotny statystycznie rozkładu ich odpowiedzi. Interesujące wnioski nasuwa natomiast analiza wyników w poszczególnych grupach wiekowych. Okazuje się bowiem, że w celach prywatnych, rekreacyjnych (spotkania z rodziną i znajomymi, korzystanie z terenów zieleni, obiektów kultury, sportu i rozrywki) w bezpośredniej bliskości miejsca zamieszkania poruszają się przede wszystkim badani najmłodszy (do 24 lat) oraz najstarsi (po 60 r.ż.)

W dalszej części badania respondenci proszeni byli o wskazanie, jakimi czynnikami kierują się, wybierając przejazdy poszczególnymi formami transportu.

Wykres 20. Samochód prywatny – główne czynniki wyboru; n=2327, wielokrotny wybór

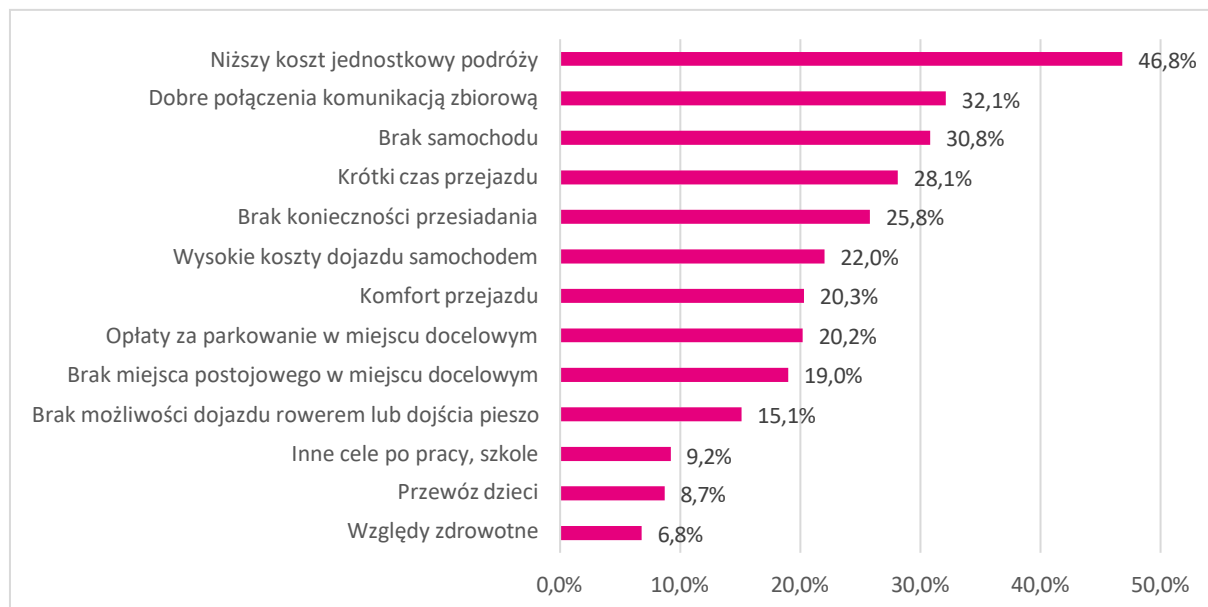


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Kluczowe czynniki, decydujące o decyzji poruszania się samochodem prywatnym to krótki czas przejazdu (55,4% ankietowanych) oraz jego komfort (54,6%). Co czwarty respondent wybierający przejazd samochodem kieruje się brakiem konieczności przesiadek (24,1%). Dla co piątego badanego istotnym czynnikiem jest natomiast dostępność darmowych miejsc postojowych w pobliżu miejsca pracy lub nauki (20,9%).

Poza kafeterią odpowiedzi jako jeden z istotnych czynników badani wymieniali możliwość przewozu zakupów (4 wskazania). Wymieniana była także niska jakość transportu zbiorowego – spóźnienia czy brak dogodnych połączeń (3 wskazania).

Wykres 21. Autobus – główne czynniki wyboru; n=946, wielokrotny wybór

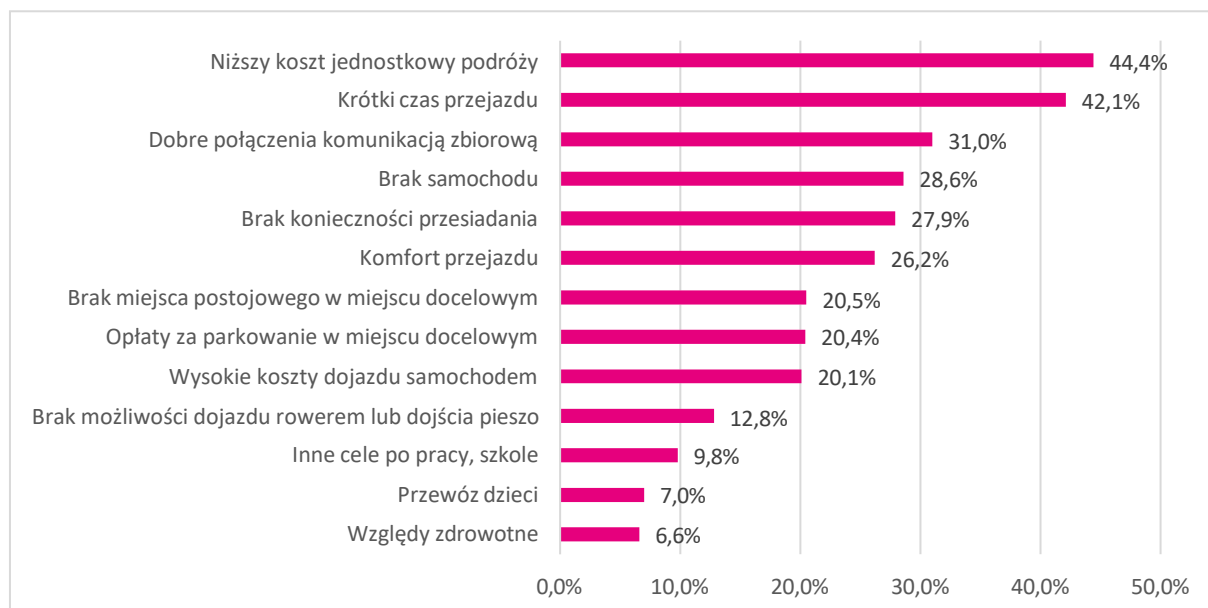


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Respondenci podróżujący na co dzień głównie autobusami kierują się w pierwszej kolejności niższymi niż w przypadku innych pojazdów kosztami podróży (46,8% wskazań). Co trzeci badany wybiera autobus ze względu na dobre połączenia komunikacją zbiorową (32,1%), ale także ze względu na nieposiadanie do dyspozycji samochodu (30,8%).

Poza kafełką odpowiedzi respondenci wskazują natomiast głównie kierowanie się postawą proekologiczną i chęcią promocji komunikacji zbiorowej wśród znajomych (3 wskazania).

Wykres 22. Tramwaj – główne czynniki wyboru; n=651, wielokrotny wybór

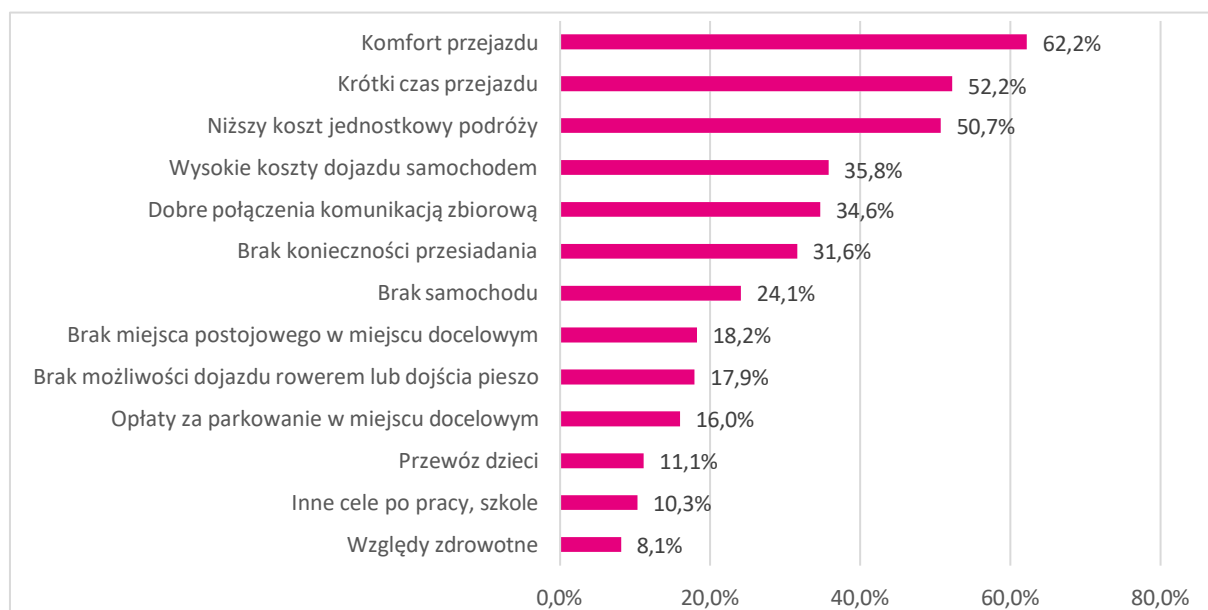


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Podobnie jak w przypadku badanych przemieszczających się autobusami, również respondenci wybierający zazwyczaj tramwaj kierują się w pierwszej kolejności relatywnie niskim kosztem jednostkowym podróży (44,4%). Dwie piąte (42,1%) podróżujących tramwajami wybiera je ze względu na krótszy czas przejazdu. Co trzeci respondent w tej grupie (31,0%) kieruje się natomiast dobrym połączeniem komunikacją zbiorową.

Poza kafeterią odpowiedzi, pojedynczy respondenci wskazywali, że poruszają się tramwajami z chęci ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska, ale także ze względu na możliwość przemieszczania się po spożyciu alkoholu, na przykład wracając ze spotkań towarzyskich.

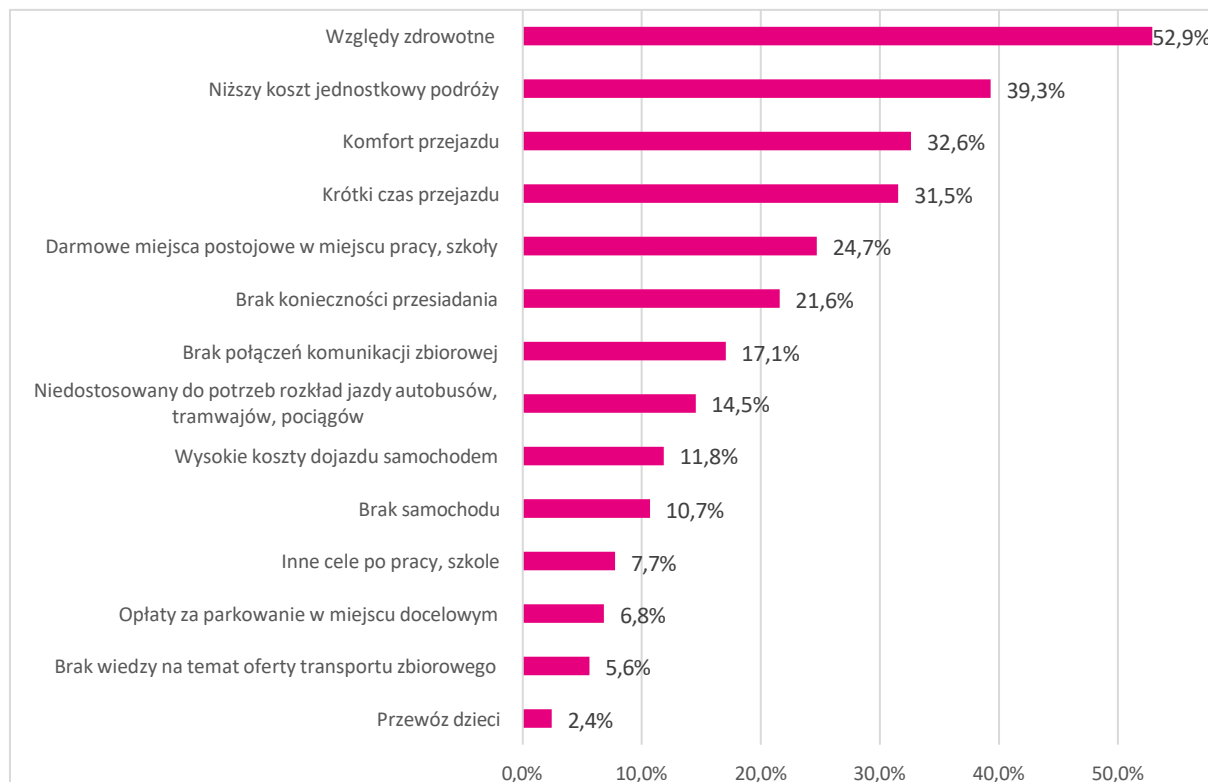
Wykres 23. Kolej – główne czynniki wyboru; n=309, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ankietowani podróżujący głównie koleją w pierwszej kolejności decydują się na ten środek transportu ze względu na komfort przejazdu – wskazuje go blisko dwie trzecie (62,2%) respondentów w tej grupie. Dla ponad połowy badanych duże znaczenie ma krótki czas przejazdu (52,2%), jak również jego stosunkowo niski koszt (50,7%). Co istotne, jest to jedyny środek transportu oceniany w badaniu, który zyskał wysoką liczbę głosów zarówno dla komfortu, jak i czasu przejazdu. Poza kafeterią odpowiedzi, badani poruszający się koleją wskazują, że wybór ten podyktowany jest troską o środowisko naturalne.

Wykres 24. Rower lub UTO – główne czynniki wyboru; n=920, wielokrotny wybór

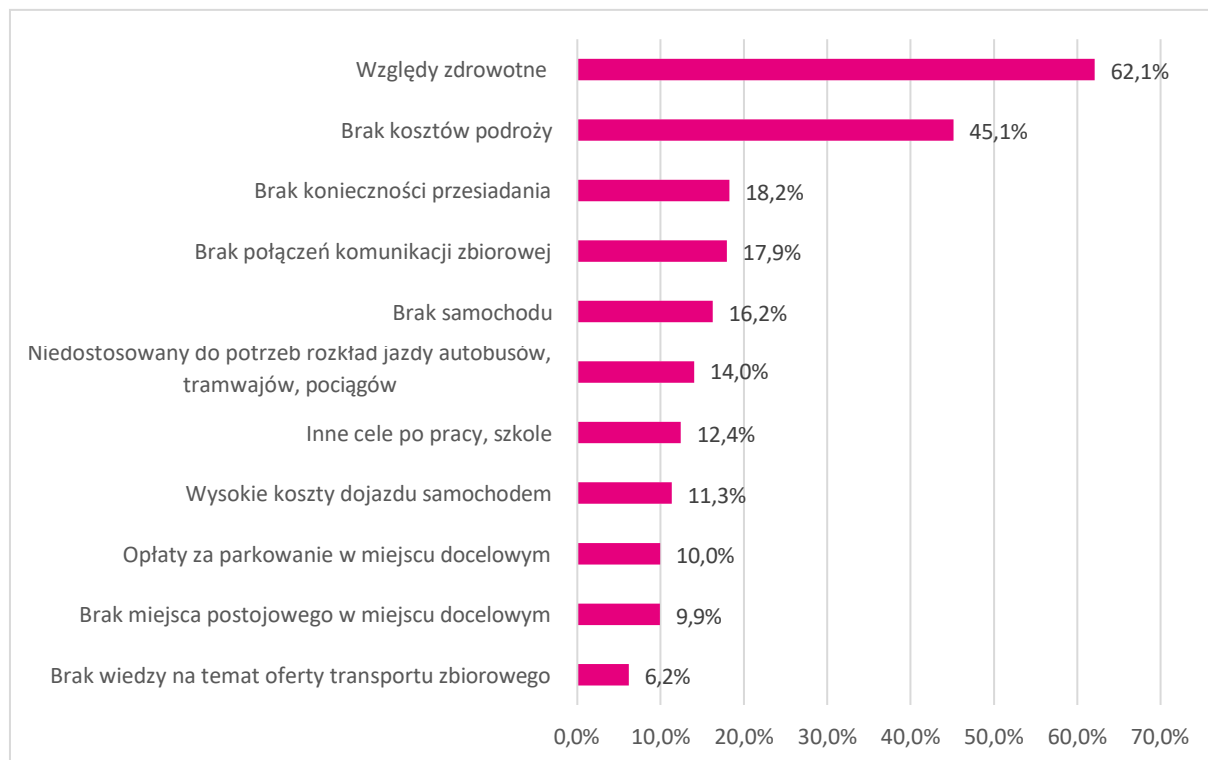


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ponad połowa (52,9%) badanych poruszających się na co dzień rowerem lub innym UTO deklaruje, że decyduje się na to ze względu na możliwość poprawy stanu zdrowia. Dwie piąte ankietowanych (39,3%) wybiera rower lub inne UTO ze względu na niższy jednostkowy koszt przejazdu; dla co trzeciego istotne znaczenie ma natomiast komfort (32,6%) oraz krótki czas podróży (31,5%).

Poza kafełkierią odpowiedzi, respondenci deklarowali najczęściej, że poruszanie się rowerem to dla nich forma rekreacji (14 wskazań). Istotne znaczenie ma także dbałość o stan środowiska naturalnego (7 wskazań).

Wykres 25. Podróż piesza – główne czynniki wyboru; n=1051, wielokrotny wybór

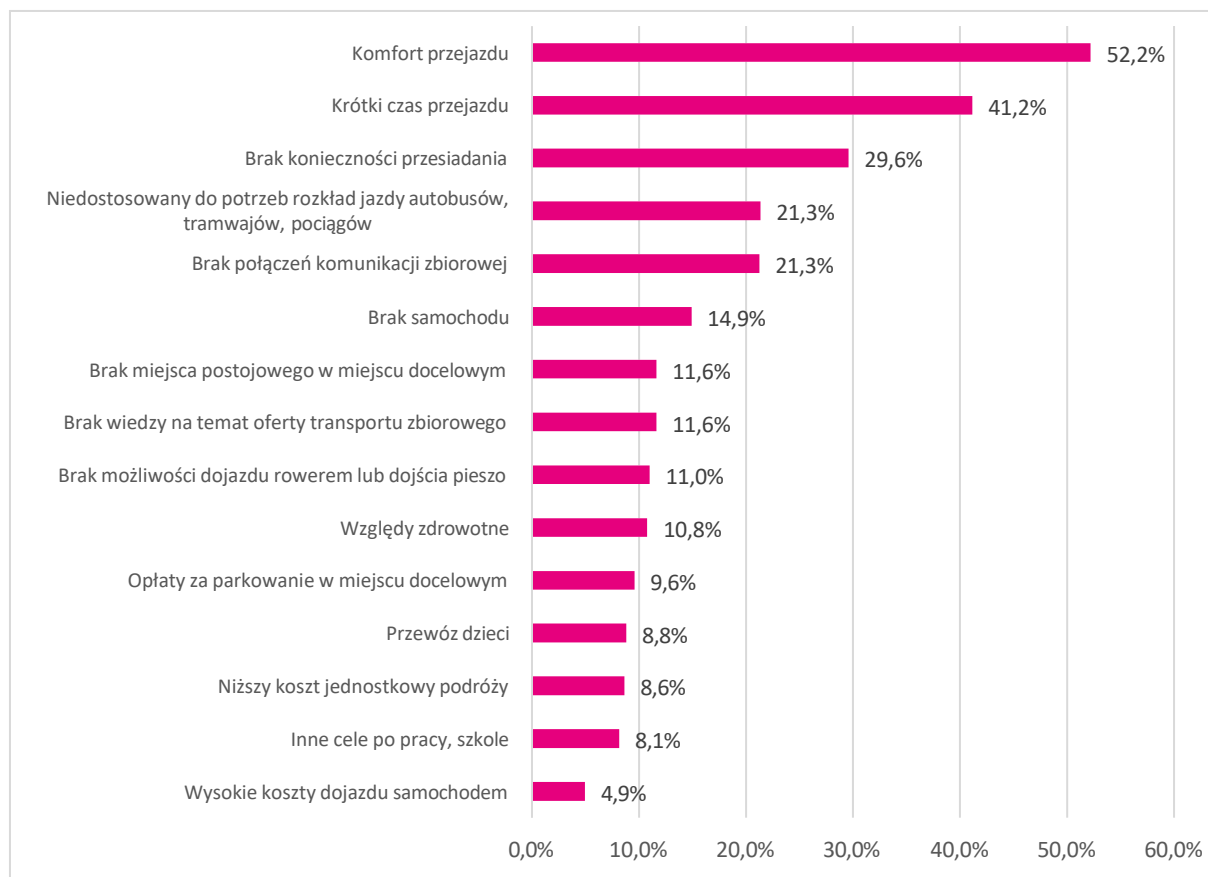


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Podobnie jak w przypadku użytkowników rowerów i innych UTO, również osoby przemieszczające się głównie pieszo decyzję swą warunkują przede wszystkim troską o zdrowie (62,1%). Dla ponad dwóch piątych ankietowanych (45,1%) istotne znaczenie ma fakt, że przemieszczanie się pieszo nie niesie za sobą żadnych kosztów.

Poza kafełką odpowiedzi, badani podkreślali przede wszystkim, że przemieszczają się pieszo na krótkie odległości – korzystanie z jakiegokolwiek pojazdu byłoby w tej sytuacji nieracjonalne (58 osób, co stanowi 5,5% ankietowanych). Dość licznie respondenci wskazywali także, że spacer to dla nich forma rekreacji i aktywność sprawiająca przyjemność (17 osób).

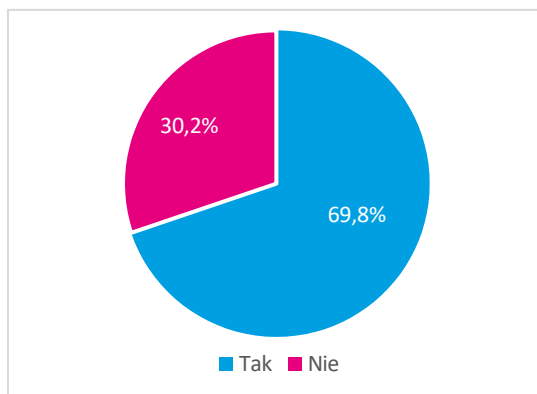
Wykres 26. Taksówka, przejazd współdzielony – główne czynniki wyboru; n=382, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ponad połowa (52,2%) respondentów podróżujących regularnie taksówkami deklaruje, że głównym czynnikiem wpływającym na ich decyzję jest wysoki komfort przejazdu. Dla dwóch piątych (41,2%) ankietowanych w tej grupie kluczowe znaczenie ma krótki czas przejazdu, natomiast dla co trzeciego – brak konieczności przesiadania się (29,6%). Warto jednak podkreślić, że co piąty użytkownik taksówek lub przejazdów współdzielonych wybiera je ze względu na brak komunikacji zbiorowej lub niedopasowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb (po 21,3%).

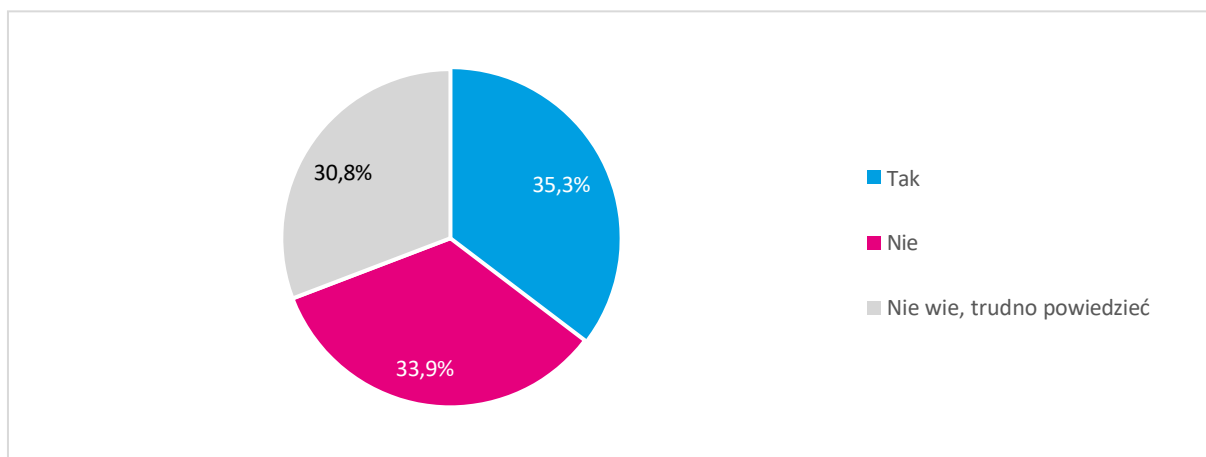
Wykres 27. Postrzeganie samochodu osobowego jako środka transportu najwygodniejszego w codziennym życiu; n=2327



Ponad dwie trzecie (69,8%) uczestników badania – tak kobiet, jak i mężczyzn – jest zdania, że w ich miejscu zamieszkania samochód osobowy stanowi najwygodniejszy środek transportu w życiu codziennym. Odsetek odpowiedzi twierdzących najwyższy jest wśród osób pomiędzy 40. a 49. r. ż. (75,3%), najniższy zaś wśród badanych w wieku do 24 lat (67,5%) oraz seniorów (62,4%).

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wykres 28. Gotowość rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej; n=2000



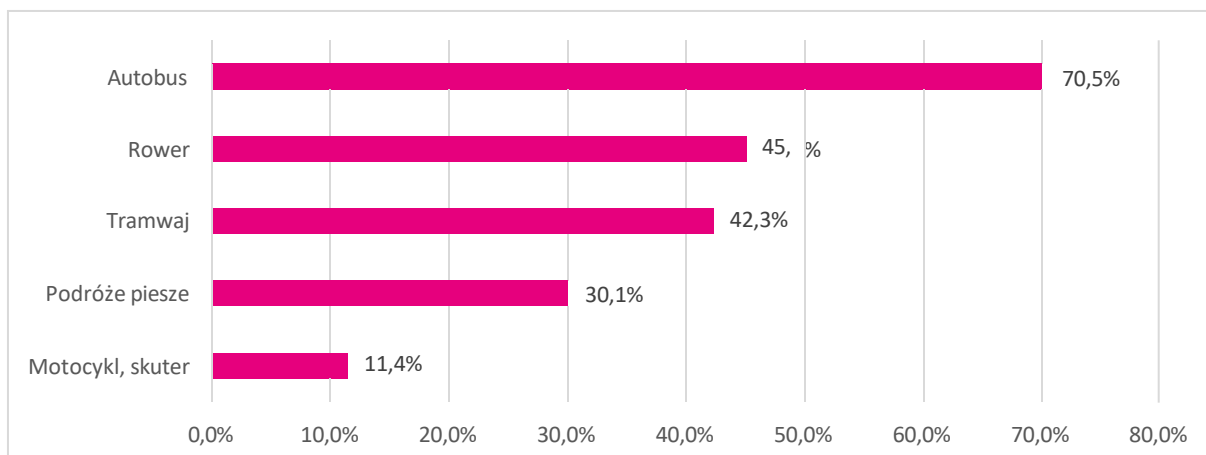
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Co trzeci ankietowany (33,9%) deklaruje, że nie byłby skłonny do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej; odsetek osób udzielających odpowiedzi twierdzącej jest o zaledwie 1,4 pp. wyższy.

Odsetek badanych skłonnych do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej jest taki sam wśród kobiet i mężczyzn. Badani płci męskiej nieznacznie częściej deklarują, że nie są gotowi na takie działanie, kobiety natomiast chętniej skłaniają się ku odpowiedzi *nie wiem*.

Najliczniej deklarujący chęć rezygnacji z wykorzystania samochodu na rzecz transportu publicznego są badani pomiędzy 30. a 39. r. ż. (38,8%) oraz seniorzy (37,9%). Przeciwnie wśród respondentów w wieku od 20 do 24 lat – ponad dwie piąte z nich (41,4%) przyznaje, że nie zamierza rezygnować z podróżowania samochodem.

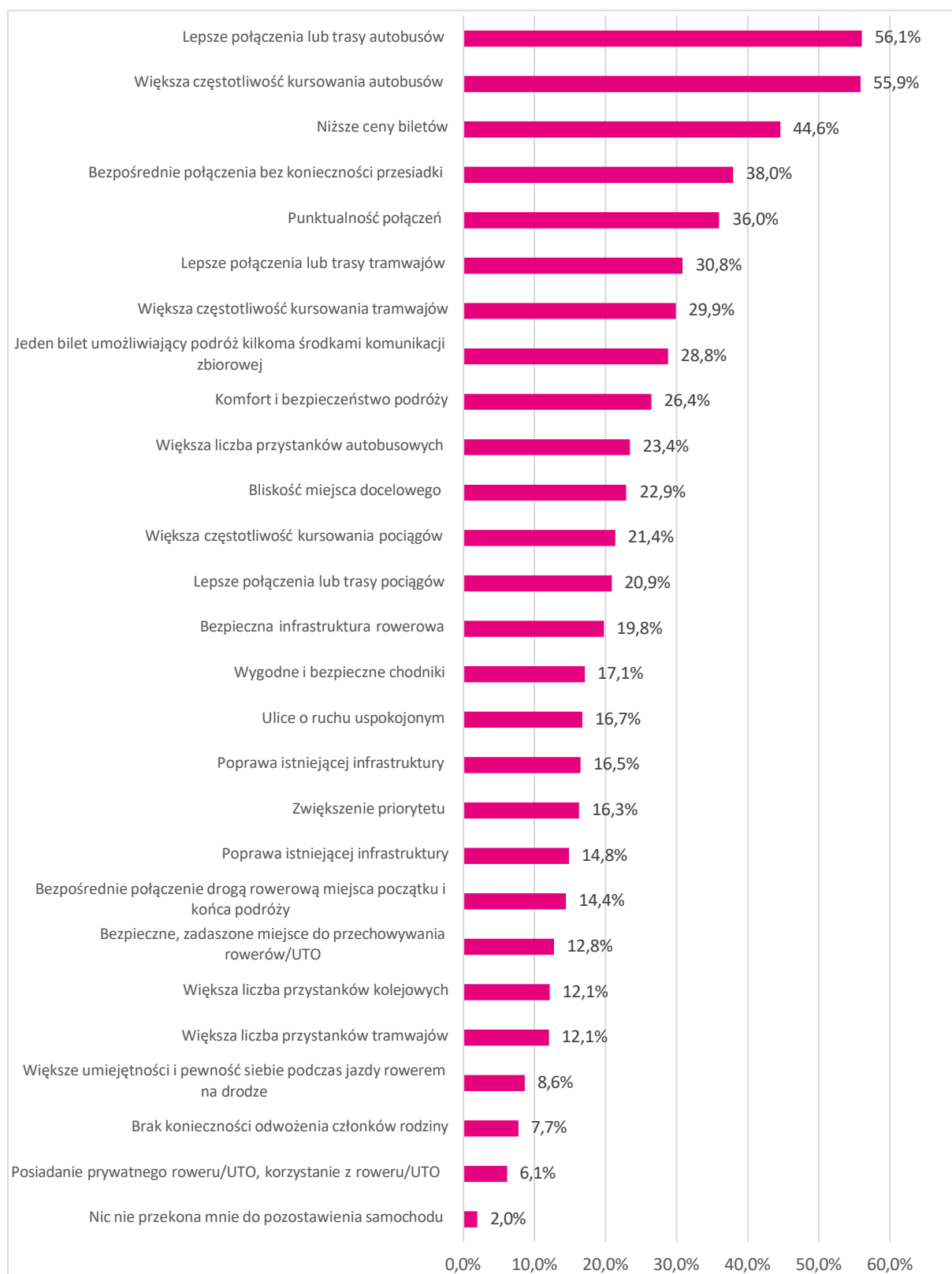
Wykres 29. Środek transportu, na jaki badani byliby skłonni zamienić samochód; n=707, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Osoby deklarujące gotowość rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz komunikacji zbiorowej najczęściej wskazują, że ich preferowanym środkiem transportu byłby autobus (70,5%). Ponad dwie piąte respondentów mogłoby zamienić samochód na rower (45,1%) lub tramwaj (42,3%).

Wykres 30. Czynniki mogące zachęcić do rezygnacji z samochodu na rzecz innych środków transportu; n=616

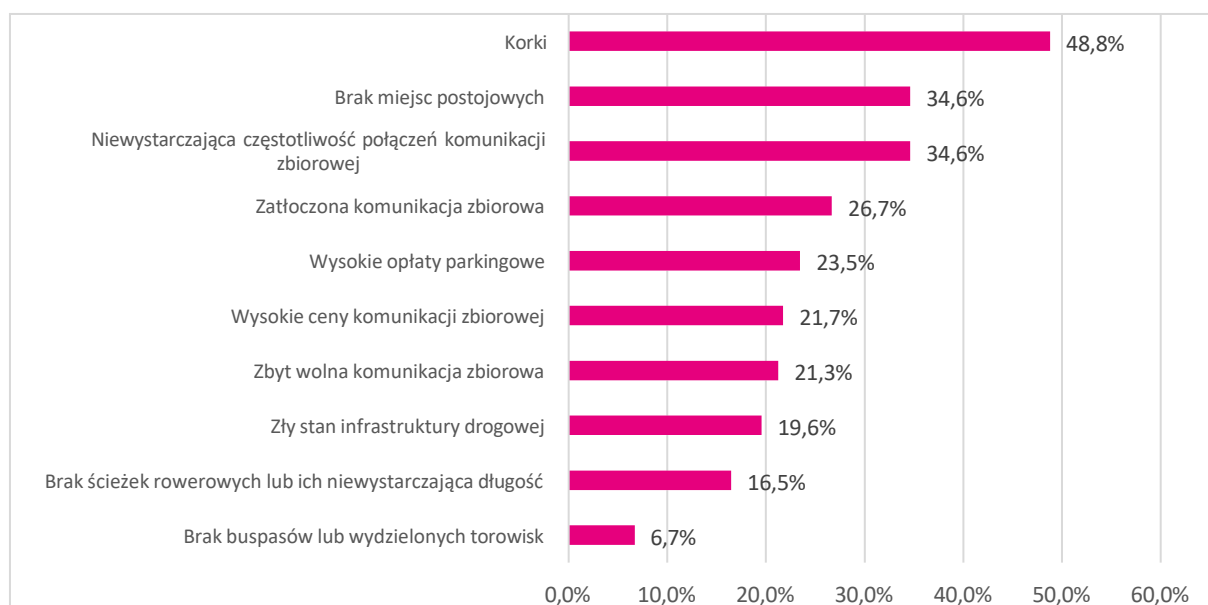


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

W gronie osób, które nie potrafiły wskazać, czy byłyby skłonne do rezygnacji z podróżowania samochodem na rzecz innych środków transportu, kluczowe argumenty mogące pomóc im podjąć taką decyzję to lepsze połączenia lub trasy autobusów (56,1% wskazań) oraz większa częstotliwość ich kursowania (55,9%). Ponad dwie piąte badanych (44,6%) do rezygnacji z samochodu mogłyby skłonić niższe ceny biletów komunikacji zbiorowej. Istotne czynniki przy podejmowaniu tej decyzji to także dostępność połączeń bezpośrednich (38,0%) oraz punktualność komunikacji zbiorowej (36,0%). Co ważne, tylko jeden na pięćdziesięciu ankietowanych w tej grupie (2,0%) wskazał, że nic nie jest w stanie skłonić go do rezygnacji z używania samochodu.

Poza kafeterią odpowiedzi, respondenci wskazywali, że transport zbiorowy powinien być lepiej skomunikowany (np. rozkład jazdy autobusów dostosowany do pociągów). Badani oczekują regularnego, częstego kursowania pojazdów komunikacji publicznej i komfortowych warunków przejazdu. Istotna jest także dostępność autobusów szkolnych, by nie było konieczności odwożenia dzieci do szkół samochodem.

Wykres 31. Największe problemy komunikacyjne; n=2249, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Niemal połowa uczestników badania (48,8%) jest zdania, że największy problem komunikacyjny w miejscu ich zamieszkania stanowią korki samochodowe. Dla co trzeciego respondenta istotną trudność stanowi brak miejsc postojowych (34,6%), jak również niewystarczająca częstotliwość komunikacji zbiorowej (34,6%). Więcej niż co czwarty (26,7%) mieszkaniec ŁOM narzeka natomiast na zatłoczenie pojazdów komunikacji zbiorowej.

Rozkład odpowiedzi badanych kobiet i mężczyzn był zbliżony. Ankietowani płci męskiej nieco częściej jednak za poważne problemy w obszarze transportu wskazują wysokie opłaty parkingowe (+3,7 pp. w stosunku do kobiet), a przede wszystkim – zły stan infrastruktury drogowej (+5,5 pp.). Wiązać ten stan rzeczy należy z faktem, że to mężczyźni częściej poruszają się samochodami jako kierowcy; omawiane problemy w większym stopniu zatem dotyczą ich bezpośrednio.

Korki to główny problem komunikacyjny ŁOM według niemal wszystkich grup wiekowych respondentów. Wyjątek stanowią tu tylko osoby pomiędzy 60 a 64 r.ż., dla których większą trudność stanowi niewystarczająca częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej. Wraz z wiekiem badanych, coraz większego znaczenia nabiera brak miejsc postojowych. Zatłoczona komunikacja zbiorowa stanowi natomiast uciążliwość przede wszystkim dla ludzi młodych.

Tabela 1. Największe problemy komunikacyjne w poszczególnych jednostkach terytorialnych; n=2249, wielokrotny wybór

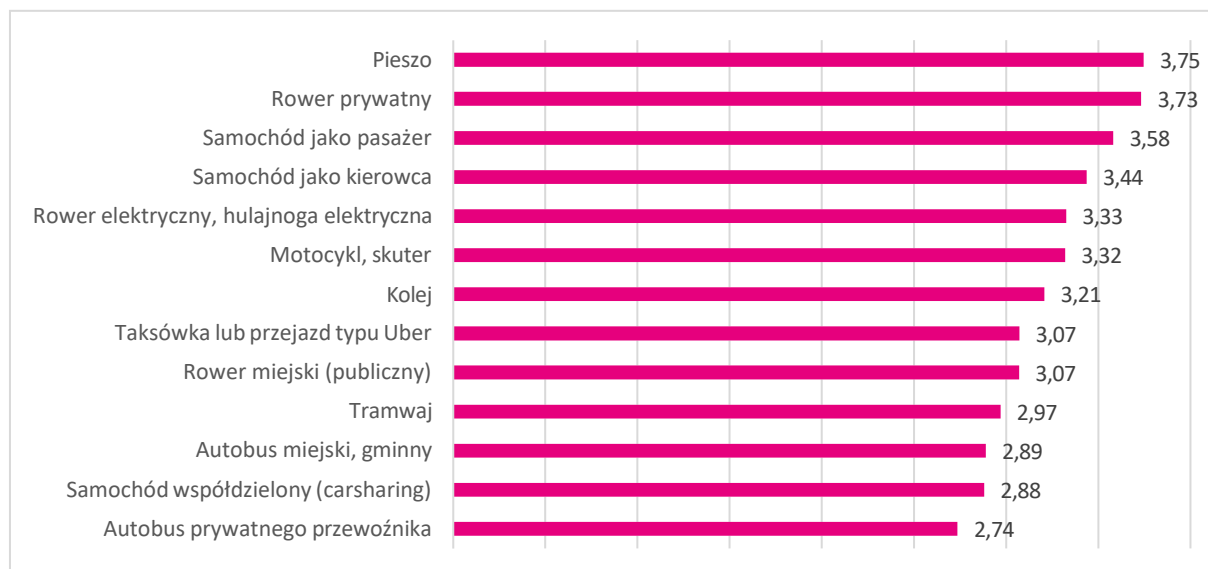
Jednostka samorządu terytorialnego	Korki	Brak miejsc postojowych	Wysokie opłaty parkingowe	Zatłoczona komunikacja zbiorowa	Niewystarczająca częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej	Zbyt wolna komunikacja zbiorowa	Wysokie ceny komunikacji zbiorowej	Brak buspasów lub wydzielonych torowisk	Zły stan infrastruktury drogowej	Brak ścieżek rowerowych lub ich niewystarczająca długość
Łódź Bałuty	61,1%	29,6%	25,8%	22,4%	27,8%	20,0%	27,0%	6,0%	29,4%	12,7%
Łódź Śródmieście	53,8%	40,0%	34,0%	27,6%	30,6%	16,8%	24,9%	4,4%	20,9%	13,6%
Łódź Polesie	59,1%	25,8%	21,8%	28,1%	22,6%	26,5%	34,7%	7,6%	29,6%	10,9%
Łódź Widzew	58,8%	35,1%	21,5%	35,0%	33,0%	19,3%	19,4%	6,9%	19,1%	12,0%
Łódź Górna	60,1%	26,3%	27,5%	28,7%	28,4%	22,0%	29,5%	4,8%	22,7%	9,4%
Aleksandrów Łódzki	45,3%	35,3%	19,5%	23,0%	33,7%	21,1%	21,9%	5,9%	16,5%	14,6%
Andrespol	42,4%	30,9%	11,3%	23,6%	23,3%	28,7%	10,3%	5,3%	10,3%	9,2%
Brójce	32,8%	21,8%	11,2%	30,8%	56,1%	26,7%	24,7%	10,4%	7,3%	11,7%
Brzeziny (miasto)	28,8%	32,7%	16,3%	35,7%	29,2%	26,4%	6,8%	2,3%	24,2%	4,6%
Brzeziny (gmina)	57,6%	46,6%	39,7%	26,8%	16,2%	18,7%	11,2%	4,5%	17,0%	7,8%
Dłutów	42,3%	36,8%	26,9%	38,6%	51,4%	21,8%	23,0%	0,0%	31,6%	31,1%
Dmosin	61,0%	25,9%	14,5%	26,0%	46,3%	7,0%	12,8%	7,0%	7,4%	32,1%
Dobroń	38,8%	45,9%	9,0%	26,5%	41,6%	19,2%	18,0%	12,7%	34,7%	41,9%
Głowno (miasto)	60,7%	25,6%	25,9%	25,2%	25,4%	22,5%	21,0%	7,5%	17,7%	12,7%
Głowno (gmina)	55,7%	39,7%	24,3%	13,9%	13,3%	17,4%	21,2%	4,0%	21,9%	16,7%
Koluszki	42,3%	38,0%	18,9%	22,7%	35,5%	20,6%	21,0%	5,4%	13,3%	21,1%
Konstantynów Łódzki	52,6%	33,9%	23,4%	22,0%	41,2%	22,2%	23,5%	7,1%	11,7%	21,8%
Ksawerów	32,8%	47,6%	30,7%	12,5%	33,0%	28,1%	33,9%	0,0%	29,9%	35,0%
Lutomiersk	36,1%	35,4%	21,7%	16,5%	25,9%	20,5%	21,1%	8,0%	13,7%	23,7%
Nowosolna	59,7%	47,9%	15,9%	42,7%	57,3%	17,3%	20,1%	4,4%	19,3%	17,4%
Ozorków (miasto)	47,6%	47,3%	28,9%	25,4%	33,3%	15,1%	18,7%	11,4%	15,7%	17,8%
Ozorków (gmina)	44,9%	25,4%	17,5%	27,7%	33,0%	16,3%	23,5%	7,1%	19,7%	12,5%
Pabianice (miasto)	45,3%	35,6%	24,0%	30,5%	36,7%	22,1%	19,7%	8,8%	15,8%	15,4%
Pabianice (gmina)	43,9%	36,5%	27,0%	45,9%	58,5%	38,8%	33,3%	8,3%	22,6%	35,2%
Parzęczew	25,4%	47,1%	34,8%	16,9%	52,1%	25,4%	20,8%	3,8%	21,7%	23,0%

Jednostka samorządu terytorialnego	Korki	Brak miejsc postojowych	Wysokie opłaty parkingowe	Zatłoczona komunikacja zbiorowa	Niewystarczająca częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej	Zbyt wolna komunikacja zbiorowa	Wysokie ceny komunikacji zbiorowej	Brak buspasów lub wydzielonych torowisk	Zły stan infrastruktury drogowej	Brak ścieżek rowerowych lub ich niewystarczająca długość
Rogów	26,7%	41,6%	36,6%	14,2%	46,9%	39,4%	29,3%	5,4%	21,8%	13,6%
Rzgów	42,9%	36,7%	30,8%	30,0%	34,7%	24,2%	13,7%	5,0%	11,9%	23,0%
Stryków	48,8%	43,4%	31,9%	15,4%	32,0%	11,1%	21,6%	0,0%	22,3%	18,9%
Tuszyn	43,4%	33,2%	21,9%	25,4%	28,0%	18,6%	12,6%	12,1%	23,7%	19,5%
Zgierz (miasto)	48,8%	29,5%	20,6%	27,7%	34,3%	18,6%	20,4%	8,1%	21,7%	15,3%
Zgierz (gmina)	46,5%	33,0%	22,2%	21,8%	40,8%	25,1%	25,7%	6,4%	16,4%	13,8%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Analizując dane dotyczące największych problemów komunikacyjnych w miejscu zamieszkania badanych (tj. w punkcie, w którym zazwyczaj zaczynają codzienne podróże) nie sposób nie zauważyć, że korki samochodowe to najdotkliwszy problem na niemal wszystkich obszarach wchodzących w skład ŁOM. W największym stopniu dotyczą one mieszkańców Łodzi, ale także Główna oraz gminy Dmosin. W zaledwie pięciu obszarach korki samochodowe nie znalazły się na liście najczęściej wymienianych problemów związanych z komunikacją. Obok korków, zdecydowana większość analizowanych obszarów boryka się z problemem braku miejsc postojowych, a także z niewystarczającą częstotliwością połączeń komunikacji zbiorowej. Na żadnym z badanych obszarów jako uciążliwy problem komunikacyjny nie został wskazany brak buspasów czy wydzielonych torowisk.

Wykres 32. Ocena łatwości poruszania się poszczególnymi środkami transportu; n=2327, skala <1;5>



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Uczestnicy badania proszeni byli o ocenę (w 5-stopniowej skali, gdzie „1” stanowiło ocenę bardzo złą, zaś „5” bardzo dobrą), na ile łatwo im poruszać się w zamieszkiwanym mieście lub gminie poszczególnymi środkami transportu. Najwyżej ocenione zostały pod tym względem różne rodzaje transportu indywidualnego – przede wszystkim chodzenie piechotą (średnio $m=3,75$ punktu) oraz jeżdżenie rowerem prywatnym ($m=3,73$), a dalej – korzystanie z prywatnego samochodu osobowego. Spośród środków komunikacji zbiorowej, najwyżej oceniana była kolej ($m=3,21$), najniżej natomiast – autobusy obsługiwane przez przewoźników prywatnych ($m=2,74$). Poniżej przeciętnej badani ocenili także łatwość przemieszczania się tramwajami, autobusami miejskimi i gminnymi, a także korzystanie z samochodów współdzielonych.

Obie płcie podobnie postrzegają łatwość poruszania się poszczególnymi środkami transportu, przy czym kobiety nieco chętniej poruszają się pieszo, mężczyźni zaś – rowerami. Niezależnie od płci, najniżej oceniona została łatwość korzystania z autobusów przewoźników prywatnych. Również przynależność do poszczególnych grup wiekowych nie różnicuje istotnie postrzegania przez badanych omawianej kwestii. Warto zauważyć, że przemieszczanie się samochodem jako pasażer najwyżej ocenione zostało przez badanych do 19 r.ż. oraz w grupie wiekowej 25-39 lat. Osoby w wieku 30-39 oraz 50-59 lat za najłatwiejsze uważają przemieszczanie się rowerem prywatnym, zaś pozostali uczestnicy badania – pieszo.

Tabela 2. Ocena łatwości poruszania się poszczególnymi środkami transportu w poszczególnych jednostkach terytorialnych; n=2327, skala <1;5>²

Jednostka samorządu terytorialnego	Autobus prywatnego przewoźnika	Samochód współdzielony (carsharing)	Autobus miejski, gminny	Tramwaj	Rower miejski (publiczny)	Taksówka lub przejazd typu Uber	Kolej	Motocykl, skuter	Rower elektryczny, hulajnoga elektryczna	Samochód jako kierowca	Samochód jako pasażer	Rower prywatny	Pieszko
Łódź Bałuty	3,16	3,42	2,80	3,12	2,82	2,95	2,76	3,24	3,14	3,75	3,43	3,93	3,46
Łódź Śródmieście	3,56	3,61	3,04	3,20	2,66	2,88	2,67	3,31	3,11	3,78	3,26	3,69	3,22
Łódź Polesie	3,21	3,03	2,77	3,07	2,89	3,08	2,79	3,13	3,25	3,86	3,43	3,71	3,11
Łódź Widzew	3,37	3,51	2,90	3,12	2,94	3,02	2,73	3,24	3,11	3,72	3,22	3,67	3,33
Łódź Górna	2,99	3,08	2,78	3,06	2,87	3,01	2,70	3,32	3,03	3,60	3,36	3,60	3,05
Aleksandrów Łódzki	3,38	3,67	2,84	3,00	2,83	3,03	2,90	3,16	3,27	3,81	3,07	3,74	3,15
Andrespol	3,55	3,60	2,78	2,92	2,70	2,82	2,70	3,28	2,91	3,70	3,01	3,89	3,38
Brójce	3,79	3,62	3,16	2,78	2,65	2,41	2,17	2,81	2,98	3,48	3,58	3,68	2,81
Brzeziny (miasto)	3,39	3,77	2,64	2,83	2,78	3,25	2,79	2,96	2,88	3,84	3,20	3,84	3,14
Brzeziny (gmina)	3,24	3,40	2,71	3,03	3,12	3,28	3,13	3,27	3,09	3,38	3,13	3,81	3,35
Dłutów	3,36	3,23	2,65	2,73	2,33	2,12	2,27	2,47	2,49	3,43	2,89	3,28	2,70
Dmosin	3,28	3,48	3,49	3,07	2,98	3,70	2,33	3,46	3,64	3,10	2,64	3,18	2,43
Dobroń	3,60	3,70	2,64	3,11	3,01	3,32	2,79	3,33	3,44	3,82	3,62	3,81	3,51
Główno (miasto)	3,36	3,80	3,41	3,14	2,95	3,00	2,91	3,19	3,26	3,77	3,68	3,71	3,73
Główno (gmina)	3,64	3,64	2,64	3,45	3,37	3,64	3,45	3,57	3,39	4,35	4,01	4,39	4,00
Koluszki	3,47	3,61	2,91	2,96	2,77	2,76	3,06	3,49	2,93	4,00	3,55	3,90	3,49
Konstantynów Łódzki	3,54	3,51	2,80	3,15	2,90	2,70	2,86	3,04	2,95	3,47	3,13	3,76	3,28
Ksawerów	3,47	3,83	2,56	3,43	3,10	3,52	3,04	3,26	2,60	3,78	3,16	3,85	3,44
Lutomiersk	3,58	3,65	3,11	3,00	3,28	3,16	2,68	2,83	2,96	4,03	3,74	3,84	3,51
Nowosolna	3,70	3,89	2,86	2,90	2,41	2,54	2,07	2,37	2,70	3,73	3,50	3,39	3,40
Ozorków (miasto)	3,68	3,85	2,98	2,95	2,98	3,03	2,88	3,27	3,06	3,75	3,43	3,88	3,41
Ozorków (gmina)	3,47	3,47	3,57	2,57	2,59	2,81	2,64	3,12	3,10	3,64	3,51	3,65	3,49
Pabianice (miasto)	3,44	3,60	2,81	3,17	3,03	2,87	2,63	3,32	3,15	3,86	3,29	3,91	3,51
Pabianice (gmina)	3,73	3,88	2,42	2,61	2,19	1,90	2,11	2,42	2,47	3,17	2,78	3,18	2,93
Parzęczew	3,84	4,04	3,26	3,67	3,07	3,04	2,74	3,18	3,22	3,91	3,58	3,62	3,15
Rogów	3,68	3,85	3,12	3,07	2,67	3,20	2,97	3,49	3,32	4,09	2,99	3,76	3,55

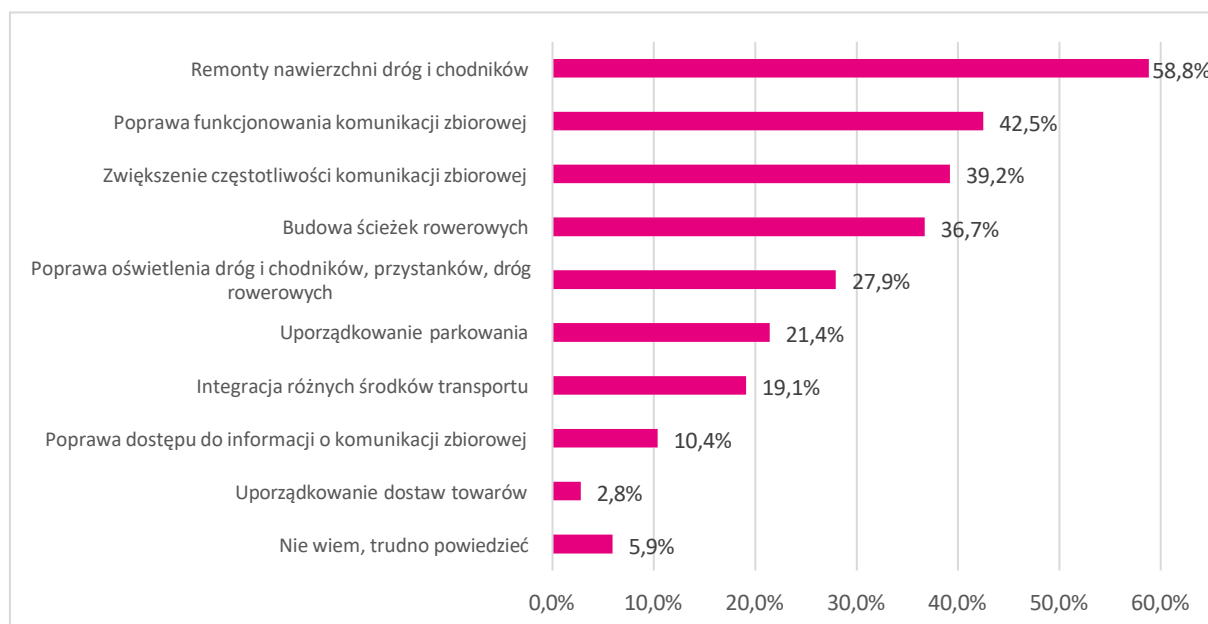
² Kolorem zielonym wyróżniono dwie noty najwyższe, różowym – najniższe (dla każdego obszaru odrębnie).

Rzgów	3,56	3,69	3,30	3,03	2,88	2,97	2,74	2,77	2,71	3,46	3,09	3,61	3,27
Stryków	3,27	3,46	3,07	3,02	2,92	3,24	2,79	3,25	3,07	3,56	3,37	3,39	3,25
Tuszyn	3,43	3,50	2,78	3,11	3,37	3,18	2,92	3,12	3,58	3,96	3,85	4,12	3,75
Zgierz (miasto)	3,37	3,55	2,82	3,20	3,04	3,10	2,82	3,43	3,18	3,74	3,53	3,78	3,38
Zgierz (gmina)	3,58	3,65	2,98	2,99	2,90	3,02	2,58	3,02	2,80	3,55	3,16	3,51	3,19

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Mieszkańcy poszczególnych dzielnic Łodzi oraz gmin leżących w obrębie ŁOM różnie postrzegają wygodę poruszania się poszczególnymi środkami transportu. Nie sposób jednak nie zauważyć, że przejazdy rowerem prywatnym oraz samochodem jako kierowca na większości analizowanych terenów oceniane są najwyżej. Uwagę zwrócić należy na miasta i gminy, gdzie najwyższe oceny dotyczyły autobusów przewoźników prywatnych (Brójce, Dłutów, Konstancinów Łódzki, gminy Pabianice i Zgierz); uwzględniając opinie respondentów o stosunkowo wysokiej cenie tych przejazdów można bowiem założyć, że częstotliwość kursowania publicznej komunikacji zbiorowej jest na tych obszarach zdecydowanie niewystarczająca.

Wykres 33. Działania niezbędne w celu poprawy funkcjonowania transportu w miejscu zamieszkania; n=2327, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ponad połowa (58,8%) uczestników badania jest zdania, że aby poprawić funkcjonowanie transportu w okolicy ich miejsca zamieszkania, kluczowym działaniem jest poprawa stanu nawierzchni dróg i chodników. Dwie piąte badanych (42,5%) za istotne działanie uważa poprawę funkcjonowania komunikacji zbiorowej; nieznacznie mniejszy odsetek (39,2%) oczekiwałby natomiast zwiększenia częstotliwości jej kursowania.

Postrzeganie działań niezbędnych do poprawy funkcjonowania transportu jest niemal identyczne wśród kobiet i mężczyzn. Jedyna istotna różnica (3,8 pp.) dotyczy poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej – częściej oczekują jej badani płci męskiej.

Również wiek badanych nie wpływa znacząco na ich oczekiwania względem działań mogących poprawić funkcjonowanie transportu w ich okolicy. We wszystkich grupach wiekowych do najważniejszych oczekiwań należy poprawa nawierzchni dróg i chodników oraz funkcjonowania komunikacji zbiorowej (tutaj wyjątek stanowią jednak osoby pomiędzy 20 a 24 r.ż.). Dla badanych w wieku do 49 lat duże znaczenie ma zwiększenie częstości komunikacji zbiorowej, dla starszych natomiast – budowa ścieżek rowerowych.

Tabela 3. Działania niezbędne w celu poprawy funkcjonowania transportu w miejscu zamieszkania; n=2327, wielokrotny wybór

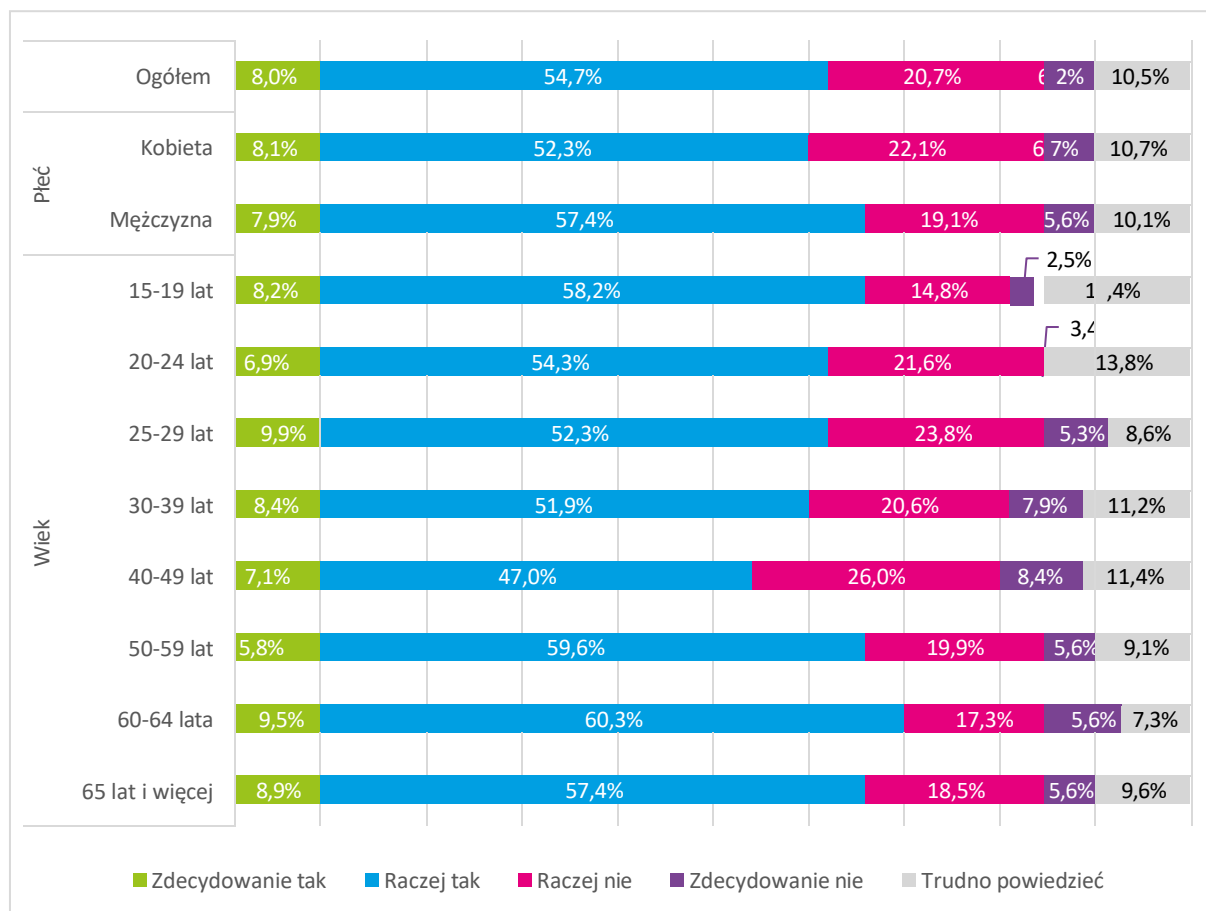
Jednostka samorządu terytorialnego	Remonty nawierzchni dróg i chodników	Poprawa oświetlenia dróg i chodników, przystanków, dróg rowerowych	Poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej	Zwiększenie częstości komunikacji zbiorowej	Budowa ścieżek rowerowych	Integracja różnych środków transportu	Poprawa dostępu do informacji o komunikacji zbiorowej	Uporządkowanie parkowania	Uporządkowanie dostaw towarów
Łódź Bałuty	76,5%	26,9%	45,7%	34,8%	29,9%	15,5%	7,6%	20,5%	0,7%
Łódź Śródmieście	70,9%	35,3%	42,2%	38,4%	40,5%	10,8%	8,7%	22,6%	0,9%
Łódź Polesie	57,4%	18,6%	53,8%	37,9%	25,7%	25,9%	4,9%	22,4%	2,8%
Łódź Widzew	62,3%	26,5%	45,4%	37,6%	33,7%	19,0%	8,6%	23,3%	3,8%
Łódź Górna	62,4%	24,6%	44,1%	44,0%	32,1%	18,0%	8,6%	21,2%	1,8%
Aleksandrów Łódzki	53,2%	27,6%	48,6%	39,3%	35,9%	12,5%	12,0%	11,8%	1,6%
Andrespol	42,9%	21,2%	41,1%	26,5%	37,1%	14,1%	12,2%	15,8%	3,6%
Brójce	35,3%	28,5%	51,8%	43,8%	27,4%	19,9%	21,2%	4,2%	11,4%
Brzeziny (miasto)	58,3%	15,5%	41,1%	20,5%	43,8%	8,7%	9,0%	17,6%	0,0%
Brzeziny (gmina)	53,5%	31,0%	45,7%	27,5%	37,4%	11,3%	4,2%	29,9%	4,2%
Dłutów	70,9%	46,5%	49,2%	50,1%	48,0%	11,7%	20,6%	10,6%	0,0%
Dmosin	66,7%	31,3%	29,6%	41,3%	44,9%	7,0%	13,3%	13,3%	14,2%
Dobroń	65,3%	37,3%	44,5%	43,6%	48,2%	27,3%	13,6%	24,7%	2,9%
Głowno (miasto)	63,8%	28,2%	30,5%	38,8%	29,7%	17,1%	11,9%	27,9%	1,8%
Głowno (gmina)	68,4%	20,7%	38,0%	35,6%	48,0%	9,0%	8,7%	23,0%	0,0%
Koluszki	59,9%	31,9%	33,3%	39,4%	39,2%	10,7%	12,4%	22,7%	1,3%
Konstantynów Łódzki	61,8%	22,9%	39,3%	31,5%	30,7%	23,6%	13,2%	19,0%	5,5%
Ksawerów	64,2%	39,1%	39,6%	46,2%	55,5%	15,8%	3,2%	21,1%	0,0%
Lutomiersk	42,8%	19,9%	32,8%	39,5%	34,4%	19,2%	3,0%	16,9%	0,0%
Nowosolna	73,5%	30,1%	69,8%	55,3%	32,3%	28,0%	13,8%	13,2%	4,6%
Ozorków (miasto)	58,2%	23,5%	37,9%	40,3%	45,8%	21,5%	11,8%	26,2%	0,0%

Ozorków (gmina)	51,5%	15,7%	42,7%	34,7%	35,9%	25,1%	13,0%	13,9%	3,2%
Pabianice (miasto)	53,1%	31,2%	38,3%	38,0%	37,5%	22,2%	8,2%	25,5%	4,9%
Pabianice (gmina)	63,9%	34,6%	60,0%	62,0%	61,2%	40,0%	10,8%	23,0%	0,0%
Parzęczew	59,9%	28,2%	36,7%	52,2%	41,0%	37,6%	16,1%	22,7%	0,0%
Rogów	64,5%	46,7%	36,0%	51,3%	50,4%	21,4%	15,6%	38,2%	0,0%
Rzgów	45,6%	33,1%	46,6%	31,5%	44,5%	20,5%	7,8%	22,4%	10,3%
Stryków	47,6%	25,1%	30,3%	38,1%	34,1%	13,0%	15,6%	23,9%	5,8%
Tuszyn	51,6%	29,1%	39,4%	33,1%	30,3%	14,0%	10,5%	23,7%	3,9%
Zgierz (miasto)	58,4%	28,6%	43,3%	40,8%	29,3%	22,8%	10,6%	22,7%	2,2%
Zgierz (gmina)	52,5%	22,8%	39,9%	44,1%	43,2%	24,5%	15,8%	20,0%	1,8%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Na wszystkich badanych obszarach konieczność remontu nawierzchni dróg i chodników została wskazana jako kluczowe działanie, mogące poprawić funkcjonowanie transportu. Na terenie Łodzi, ale też innych miast (jak np. Głowno, Pabianice czy Zgierz), oczekiwana jest poprawa funkcjonowania oraz zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji zbiorowej. W mniejszych miejscowościach badani wagę przywiązują do budowy ścieżek rowerowych; szczególnie często potrzeba ta wskazywana jest przez mieszkańców gminy Pabianice.

Wykres 34. Postrzeganie dróg w miejscowości i w najbliższej okolicy jako bezpiecznych; n=2327



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Mieszkańcy ŁOM w większości (62,7%) są zdania, że drogi w ich okolicy zamieszkania są bezpieczne; przeciwną opinię wyraził co czwarty (26,9%) ankietowany.

Poczucie bezpieczeństwa na drogach jest nieco większe wśród mężczyzn niż wśród kobiet – jako *zdecydowanie* lub *raczej* bezpieczne ocenia je 65,3% respondentów płci męskiej i 60,4% ankietowanych płci żeńskiej. Może mieć to związek z faktem, że kobiety nieco częściej poruszają się pieszo, mężczyźni zaś – prowadząc samochody.

Grupą wiekową, która najniżej ocenia bezpieczeństwo na drogach są osoby pomiędzy 40. a 49. r. ż. Jako *zdecydowanie* lub *raczej* bezpieczne określa je 54,1% badanych w tej grupie, natomiast przeciwną opinię wyraził średnio co trzeci (34,5%). Jako bezpieczne drogi lokalne najczęściej oceniają seniorzy (69,8% opinii pozytywnych) oraz respondenci najmłodszy (66,4% takich wskazań).

Tabela 4. Postrzeganie dróg w miejscowości i w najbliższej okolicy jako bezpiecznych; n=2327³

Jednostka samorządu terytorialnego	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Raczej nie	Zdecydowanie nie	Trudno powiedzieć	Pozytywne ogółem	Negatywne ogółem
Łódź Bałuty	5,8%	48,2%	25,5%	7,3%	13,1%	54,0%	32,8%
Łódź Śródmieście	8,0%	52,0%	18,0%	9,0%	13,0%	60,0%	27,0%
Łódź Polesie	6,8%	50,7%	23,3%	5,5%	13,7%	57,5%	28,8%
Łódź Widzew	9,1%	52,3%	20,5%	8,3%	9,8%	61,4%	28,8%
Łódź Górna	2,9%	55,2%	23,8%	9,5%	8,6%	58,1%	33,3%
Aleksandrów Łódzki	11,5%	47,5%	25,2%	5,8%	10,1%	59,0%	30,9%
Anderspol	14,0%	57,9%	15,8%	3,5%	8,8%	71,9%	19,3%
Brójce	12,5%	53,1%	9,4%	12,5%	12,5%	65,6%	21,9%
Brzeziny (miasto)	9,1%	61,4%	13,6%	6,8%	9,1%	70,5%	20,5%
Brzeziny (gmina)	3,8%	61,5%	11,5%	3,8%	19,2%	65,4%	15,4%
Dłutów	9,4%	43,8%	40,6%	-	6,3%	53,1%	40,6%
Dmosin	10,0%	50,0%	25,0%	10,0%	5,0%	60,0%	35,0%
Dobroń	8,3%	45,8%	22,9%	12,5%	10,4%	54,2%	35,4%
Głowno (miasto)	10,2%	52,5%	22,0%	1,7%	13,6%	62,7%	23,7%
Głowno (gmina)	-	82,6%	17,4%	-	-	82,6%	17,4%
Koluszki	5,1%	65,3%	17,3%	2,0%	10,2%	70,4%	19,4%
Konstantynów Łódzki	7,5%	58,1%	19,4%	5,4%	9,7%	65,6%	24,7%
Ksawerów	5,0%	67,5%	12,5%	7,5%	7,5%	72,5%	20,0%
Lutomiersk	15,8%	52,6%	18,4%	2,6%	10,5%	68,4%	21,1%
Nowosolna	10,0%	52,5%	17,5%	10,0%	10,0%	62,5%	27,5%

³ Kolorem zielonym wyróżniono trzy jednostki o najwyższym odsetku ocen pozytywnych, zaś różowy – te, w których najliczniej padały oceny negatywne.

Ozorków (miasto)	7,6%	57,6%	15,2%	7,6%	12,0%	65,2%	22,8%
Ozorków (gmina)	14,7%	52,9%	17,6%	5,9%	8,8%	67,6%	23,5%
Pabianice (miasto)	7,7%	59,5%	18,6%	4,7%	9,5%	67,2%	23,4%
Pabianice (gmina)	4,5%	37,3%	28,4%	11,9%	17,9%	41,8%	40,3%
Parzęczew	11,4%	57,1%	11,4%	11,4%	8,6%	68,6%	22,9%
Rogów	6,9%	65,5%	17,2%	3,4%	6,9%	72,4%	20,7%
Rzgów	7,5%	42,5%	32,5%	5,0%	12,5%	50,0%	37,5%
Stryków	1,8%	63,6%	27,3%	1,8%	5,5%	65,5%	29,1%
Tuszyn	9,8%	49,0%	15,7%	9,8%	15,7%	58,8%	25,5%
Zgierz (miasto)	10,0%	56,8%	19,5%	4,6%	9,1%	66,8%	24,1%
Zgierz (gmina)	5,3%	52,6%	27,6%	5,3%	9,2%	57,9%	32,9%

Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

W niemal wszystkich gminach i dzielnicach wchodzących w skład ŁOM, badani w większości postrzegają okoliczne drogi jako bezpieczne. Największy odsetek odpowiedzi twierdzących zanotowano w gminie Głowno (82,6%), a dalej – w gminach Ksawerów (72,5%) oraz Rogów (72,4%). Najwyższy odsetek osób oceniających drogi w okolicy jako niebezpieczne odnotowano natomiast w gminie Dłutów (40,6%). Równie często opinie takie padały w gminie Pabianice – to jedyny teren, gdzie odsetek badanych oceniających bezpieczeństwo pozytywnie i negatywnie był niemal identyczny.

1.1.1. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Badanie dotyczące opinii i postaw mieszkańców Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego związanych z funkcjonowaniem transportu na tym terenie objęło kilka bloków tematycznych. Badani proszeni byli o scharakteryzowanie swoich codziennych podróży – ich kierunków, częstotliwości i celów. Omawiano wykorzystywane przez mieszkańców **środki transportu**; poruszono także kwestię czynników, którymi respondenci kierują się, podejmując decyzję o sposobie przemieszczania się. Kolejna część badania poświęcona została **otwartości respondentów na rezygnację z przejazdów samochodami osobowymi** na rzecz częstszego korzystania z transportu zbiorowego; analizie poddano czynniki, które mogłyby zachęcić mieszkańców ŁOM do takiej zmiany. Ostatni blok pytań poruszał kwestie związane z wyzwaniem, jakie wiążą się z poprawą funkcjonowania transportu zarówno w samej Łodzi, jak i w poszczególnych gminach należących do ŁOM.

W badaniu udział wzięło **2327 osób** – mieszkańców ŁOM w wieku co najmniej 15 lat. Struktura próby badawczej była zbliżona ze względu na płeć i wiek ankietowanych do struktury populacji generalnej Łodzi oraz gmin sąsiadujących. Niewielkie odchylenia – wynikające z zastosowanej techniki badawczej – skorygowane zostały poprzez procedurę ważenia wyników badania.

W grupie badanej kobiety stanowiły nieznaczną większość, zaś jedna czwarta uczestników badania to osoby w wieku 65 lat lub starsze – rozkład ten odpowiada strukturze demograficznej populacji mieszkańców ŁOM. Wśród respondentów dominowały osoby o wykształceniu średnim lub wyższym; najczęściej byli to badani aktywni zawodowo oraz emeryci i renciści.

Najczęstszym początkowym punktem podróży jest dla badanych mieszkańców ŁOM sama Łódź, w której codzienne przejazdy rozpoczyna około jedna czwarta ankietowanych. Co ósmy badany wyjeżdża zazwyczaj z Pabianic, a co dziesiąty – ze Zgierza. Struktura odpowiedzi dotyczących najczęstszego punktu początkowego podróży pokrywa się z doбором badanych ze względu na deklarowane miejsce zamieszkania na terenie poszczególnych jednostek należących do ŁOM.

Łódź jest też najczęstszym punktem docelowym zdecydowanej większości podróży mieszkańców Obszaru; szczególnie często wskazywane jest Śródmieście. Nie jest to oczywiście zaskakujące; stolica województwa to siedziba wielu przedsiębiorstw, szkół wyższych, różnego rodzaju usług oraz miejsc kultury i rozrywki – „centrum życia” regionu. W pojedynczych gminach respondenci deklarują, że częściej poruszają się tylko w najbliższej okolicy miejsca zamieszkania; wiązać się to może ze specyfiką konkretnych miejscowości, ale także ze stosunkowo niewielką próbą badawczą, z której wyniki nie odzwierciedlają w pełni postaw populacji generalnej mieszkańców.

Ponad trzy czwarte mieszkańców ŁOM deklaruje, że posiada uprawnienia do prowadzenia samochodu. Prawo jazdy nieznacznie częściej posiadają mężczyźni niż kobiety. Wśród osób powyżej 40 r. ż., uprawnienia te ma około czterech piątych respondentów. Co najmniej jeden samochód prywatny jest dostępny w ponad 80% gospodarstw domowych – to, obok rowerów, najczęściej posiadany przez mieszkańców ŁOM środek transportu.

Szeroka dostępność samochodów osobowych przekłada się na duży odsetek ich użytkowników. W niemal wszystkich analizowanych celach podróży – jak codzienne dojazdy do pracy, związane z ochroną zdrowia, zakupami czy spotkaniami towarzyskimi – **mieszkańcy deklarują**,

że najczęściej poruszają się jako kierowcy, a w drugiej kolejności – pasażerowie samochodów. Wyjątek stanowią tu dojazdy do miejsc nauki; uczniowie w większości przemieszczają się do nich autobusami miejskimi oraz gminnymi. Na tereny zieleni badani natomiast zwykle chadzają pieszo; spacer jest dla nich dodatkowym elementem rekreacji.

Codziennie dojazdy do miejsca pracy realizuje około połowa aktywnych zawodowo mieszkańców ŁOM. Kilka razy w tygodniu badani przemieszczają się po zakupy oraz odwożąc dzieci do szkół lub na zajęcia pozalekcyjne. Najrzadziej – zwykle nie częściej niż raz w miesiącu – realizowane są natomiast przejazdy związane z ochroną zdrowia. Warto przy tym zauważyć, że miejsce pracy relatywnie często oddalone jest od miejsca zamieszkania ankietowanych; uzasadnia to wybór samochodu jako dość szybkiego i komfortowego środka transportu w tym celu.

Determinanty wyboru poszczególnych środków transportu są odmienne. Badani przemieszczający się zazwyczaj samochodem wskazują, jak wspomniano wcześniej, że decydują się na to głównie ze względu na krótki czas przejazdu, ale także jego komfort. Wybór autobusu miejskiego lub gminnego dyktowany jest zwykle niskim kosztem podróży; istotne znaczenie ma tutaj także dobre połączenie – a zatem możliwie szybkie, niezawodne i dostępne w odpowiednich porach dnia. Podobnie jak w przypadku autobusów, również tramwaje wybierane są często ze względu na niski jednostkowy koszt podróży. Niemal identyczne znaczenie ma dla osób podróżujących tym środkiem transportu szybkość przejazdu. Oznacza to, że wdrażanie priorytetów na trasach linii komunikacji zbiorowej przełoży się na skrócenie czasu przejazdu i popularyzację transportu publicznego. Przejazdy kolejną wybierane są przez respondentów głównie ze względu na komfort przejazdu; istotne znaczenie ma także krótki czas przejazdu i jego niski koszt – tożsame powody co w przypadku podróży realizowanych prywatnymi samochodami. Osoby poruszające się najczęściej rowerem wskazują zazwyczaj, że decyzja ich powodowana jest chęcią zadbania o swój stan zdrowia przez zapewnienie sobie większej ilości ruchu; nie bez znaczenia jest tu jednak koszt przejazdu oraz jego komfort. Podobne czynniki decydują o tym, że mieszkańcy ŁOM mający na co dzień do pokonania niewielkie odległości poruszają się pieszo. Reasumując, decyzja o wyborze środka transportu w codziennych dojazdach jest zawsze wypadkową analizy kilku głównych czynników: przede wszystkim szybkości przejazdu, jego wygody oraz ceny.

W tym kontekście warto zauważyć, że ponad dwie trzecie ankietowanych jest zdania, że samochód osobowy jest niezbędny do wygodnego załatwienia wszystkich codziennych spraw; zwiększenie liczby użytkowników transportu publicznego musi zatem bazować na zmianie przekonań w tym zakresie. Innymi słowy, tak długo jak komunikacja zbiorowa nie będzie dla mieszkańców możliwie „bezproblemowa”, będą oni wybierać przejazdy prywatne.

Należy jednak podkreślić, że zaledwie jedna trzecia badanych mieszkańców ŁOM deklaruje, że nie byłaby skłonna zrezygnować z samochodu na rzecz komunikacji publicznej. Najbardziej otwarte na zmianę są osoby pomiędzy 30. a 39. r. ż., najmniej – w wieku od 20 do 24 lat. To zrozumiałe – młodzi kierowcy cieszą się jeszcze niedawno zdobytymi uprawnieniami; wchodzą również w etap życia, gdzie samochód wydaje się szczególnie potrzebny (ze względu na przykład na przeprowadzki czy mogące pojawić się w niedalekiej przyszłości dzieci). Starsi respondenci, nie mający już po części zobowiązań rodzinnych związanych z przewozem dzieci są bardziej skłonni zrezygnować z samochodu; ta grupa to głównie badani, którym zależy, by komfortowo i szybko dostać się do miejsca pracy.

Postawy te znajdują odzwierciedlenie w wypowiedziach dotyczących możliwych czynników, wpływających na zmianę wykorzystywanego środka transportu. Zdecydowana większość ankietowanych przyznaje, że byłaby skłonna korzystać z autobusów; **dwie piąte chciałoby zrezygnować z samochodu na rzecz roweru lub tramwaju**. O częstszym korzystaniu z transportu zbiorowego zamiast samochodu mogą przesądzić (w ponad połowie przypadków) dwie kwestie: **lepsze połączenia lub trasy autobusów** oraz **większa częstotliwość ich kursowania**; na trzecim miejscu respondenci wymieniają dodatkowo niższe ceny biletów. Wracając zatem do trzech czynników decydujących o wyborze środka transportu, postawić można tezę, że jego cena w większości przypadków ma dla osób przemieszczających się samochodami znaczenie drugorzędne; grupa ta oczekuje, by transport publiczny umożliwił im przemieszczanie się szybko i wygodnie, najlepiej – z zachowaniem elastyczności, jaką dają przejazdy prywatne.

Ostatnia część badania skoncentrowana była na głównych problemach oraz potrzebnych działaniach, mogących poprawić funkcjonowanie transportu w poszczególnych jednostkach przynależnych do ŁOM. **Głównym problemem Obszaru są niewątpliwie korki samochodowe** – to one są najczęściej wskazywane zarówno w Łodzi, jak i większości sąsiadujących z nią gmin. Istotne dla badanych są także związane z dużym natężeniem ruchu samochodowego problemy z parkowaniem – brak miejsc postojowych oraz wysokie opłaty parkingowe. Poza Łodzią oraz zaledwie pięcioma gminami, ankietowani jako jeden z głównych problemów w obszarze transportu wskazują niewystarczającą częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej; w tym kontekście w pełni zrozumiałe jest, jak często mieszkańcy korzystają z samochodów osobowych.

Proszeni o ocenę wygody poruszania się w ich okolicy poszczególnymi środkami transportu, badani na pierwszych sześciu pozycjach (spośród 13 ocenianych) ułokowali transport indywidualny: przemieszczanie się pieszo, rowerem, a w dalszej kolejności – własnym samochodem. Spośród poszczególnych typów komunikacji zbiorowej, jedyna pozytywna ocena wygody przemieszczania się dotyczyła przejazdów koleją. **Za najmniej wygodne uznano natomiast autobusy przewoźników prywatnych**. Jednocześnie jednak w kilku gminach (jak Dłutów, Konstantynów Łódzki czy obszar wiejski gminy Pabianice) prywatne autobusy są oceniane jako zdecydowanie wygodniejsze od gminnych; wskazuje to na niewystarczającą sieć połączeń transportu publicznego na tych terenach.

We wszystkich badanych gminach ŁOM oraz dzielnicach Łodzi jako najważniejsze działanie, mogące poprawić funkcjonowanie transportu wskazano **remonty nawierzchni dróg i chodników**. Postulaty mieszkańców dotyczą także komunikacji zbiorowej – poprawy jej funkcjonowania oraz zwiększenia częstotliwości połączeń. W większości gmin (ale także w łódzkim Śródmieściu) znaczny odsetek badanych oczekuje również budowy ścieżek rowerowych.

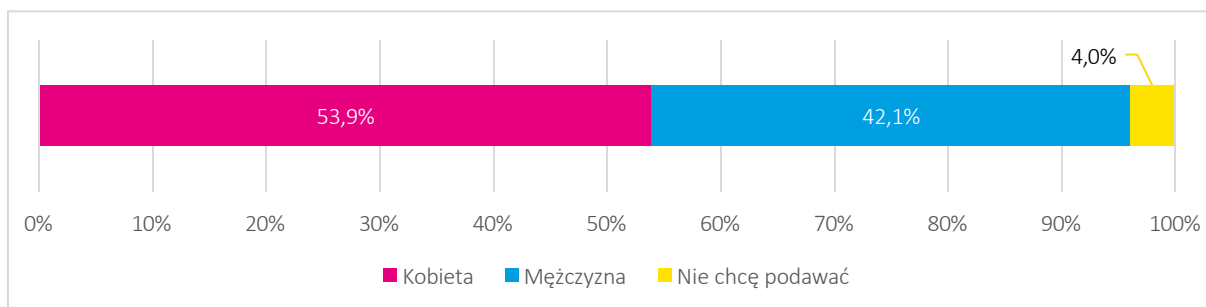
Niemal dwie trzecie uczestników badania deklaruje, że **drogi w bezpośredniej okolicy ich miejsca zamieszkania są bezpieczne**. Co znaczące, najczęściej jest to opinia najmłodszych i najstarszych badanych – a zatem tych osób, które relatywnie rzadko poruszają się na co dzień samochodami jako kierowcy. Poczucie bezpieczeństwa badanych jest zróżnicowane w poszczególnych gminach ŁOM; od około 40% w gminie Pabianice do ponad 80% w gminie Głowno.

1.2 ANKIETA DLA UCZNIÓW SZKÓŁ ŁOM

Idea zrównoważonej mobilności wiąże się z promocją wykorzystywania środków transportu alternatywnych dla samochodów. Promocja i edukacja w zakresie zasad odpowiedzialnego wybierania form przemieszczania się powinna odnosić się do wszystkich grup wiekowych. Z tego powodu w ramach identyfikacji sytuacji obecnej mobilności w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym na potrzeby Raportu diagnostyczno-strategicznego w dniach 12.06.2023 r.–23.06.2023 r. prowadzone było badanie ankietowe uczniów szkół samorządów ŁOM uczęszczających do klas 4-8 szkół podstawowych oraz do szkół ponadpodstawowych (liceum, technikum, szkoła branżowa). Ankiety skierowane do konkretnych grup wiekowych pozwalają na poznanie specyficznych potrzeb danej grupy, które mogą się znacznie różnić między sobą.

W celu promocji i dotarcia do jak najszerszego grona odbiorców wydziały/referaty ds. edukacji poszczególnych samorządów ŁOM zostały poproszone o przekazanie linków do ankiety dla uczniów i rodziców (o której mowa w dalszej części załącznika) za pośrednictwem dzienników elektronicznych. Termin w jakim prowadzone było badanie zbiegł się z okresem końca roku szkolnego. Niestety, w kilku samorządach ŁOM wiadomości w dzienniku elektronicznych nie były wystarczająco promowane w związku z czym uzyskane wyniki nie stanowią kompleksowego opracowania i nie powinny być brane pod uwagę dla całego Obszaru Metropolitalnego, a jedynie dla gmin, z których zebrano najwięcej odpowiedzi.

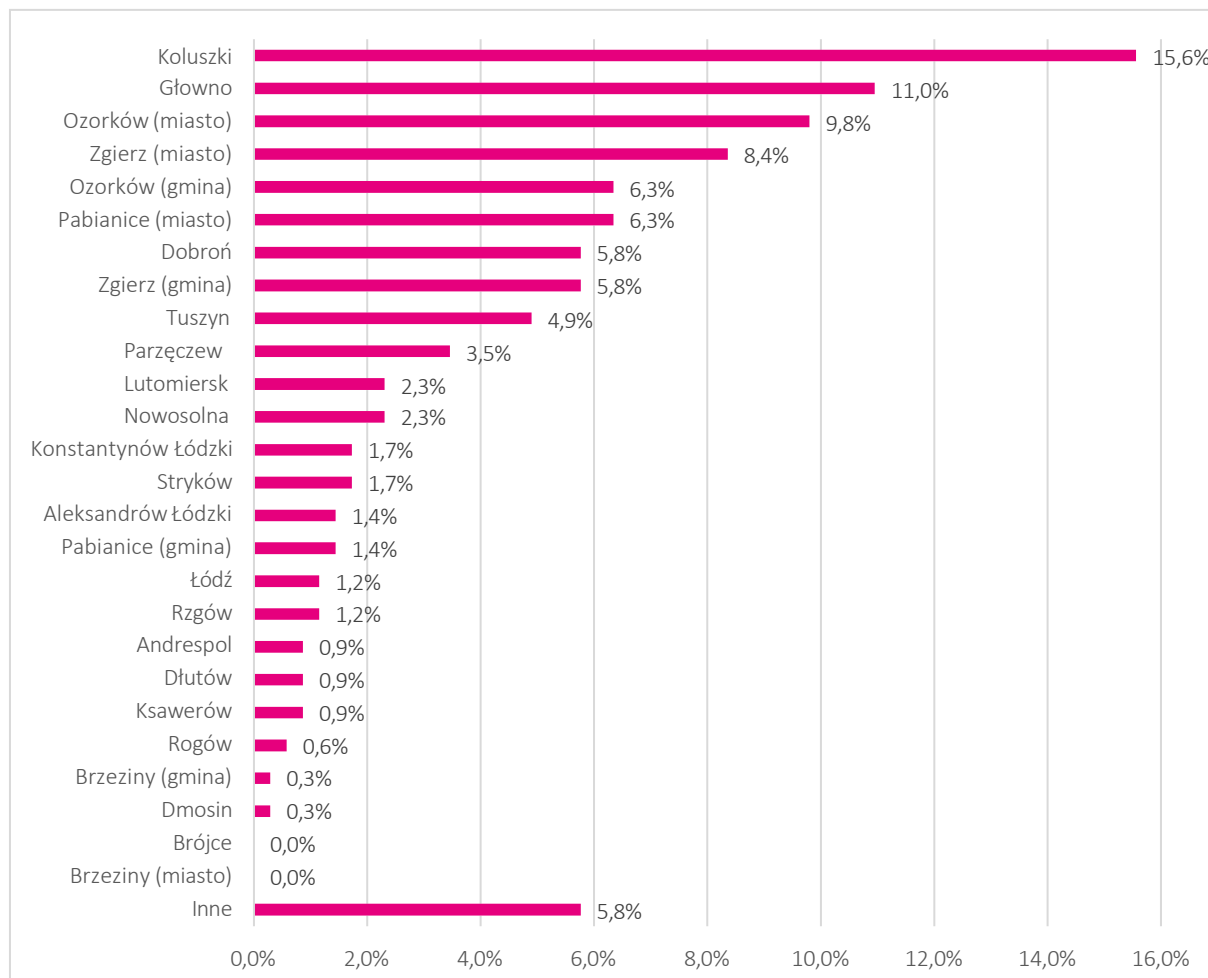
Wykres 35. Struktura płci uczniów uczestniczących w badaniu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

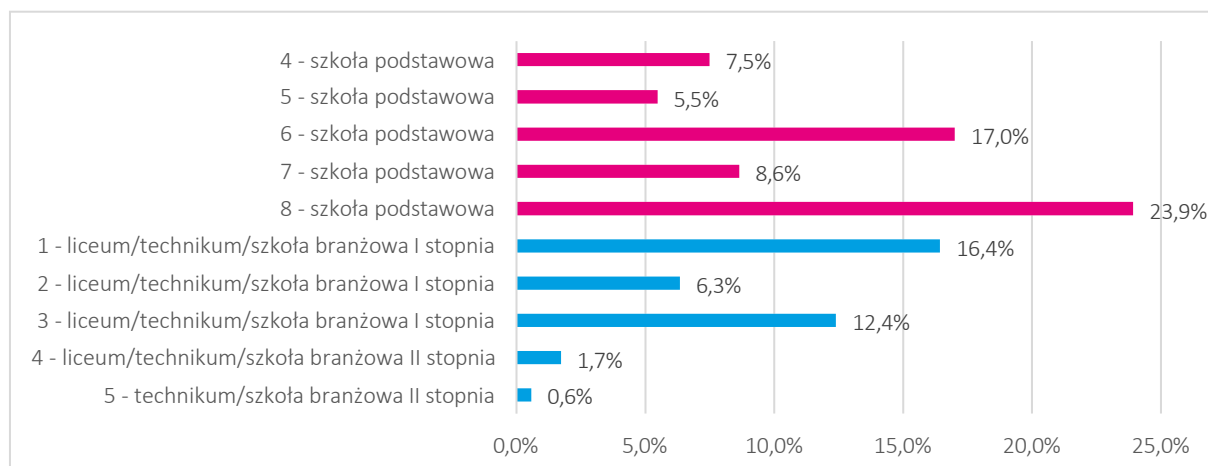
Na ankietę odpowiedziało łącznie 347 osób, z czego większość stanowiły kobiety. Rozkład płci respondentów według zadeklarowanej płci widoczny jest na Wykres 35.

Wykres 36. Uczestnicy badania ankietowego według miejsca zamieszkania



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

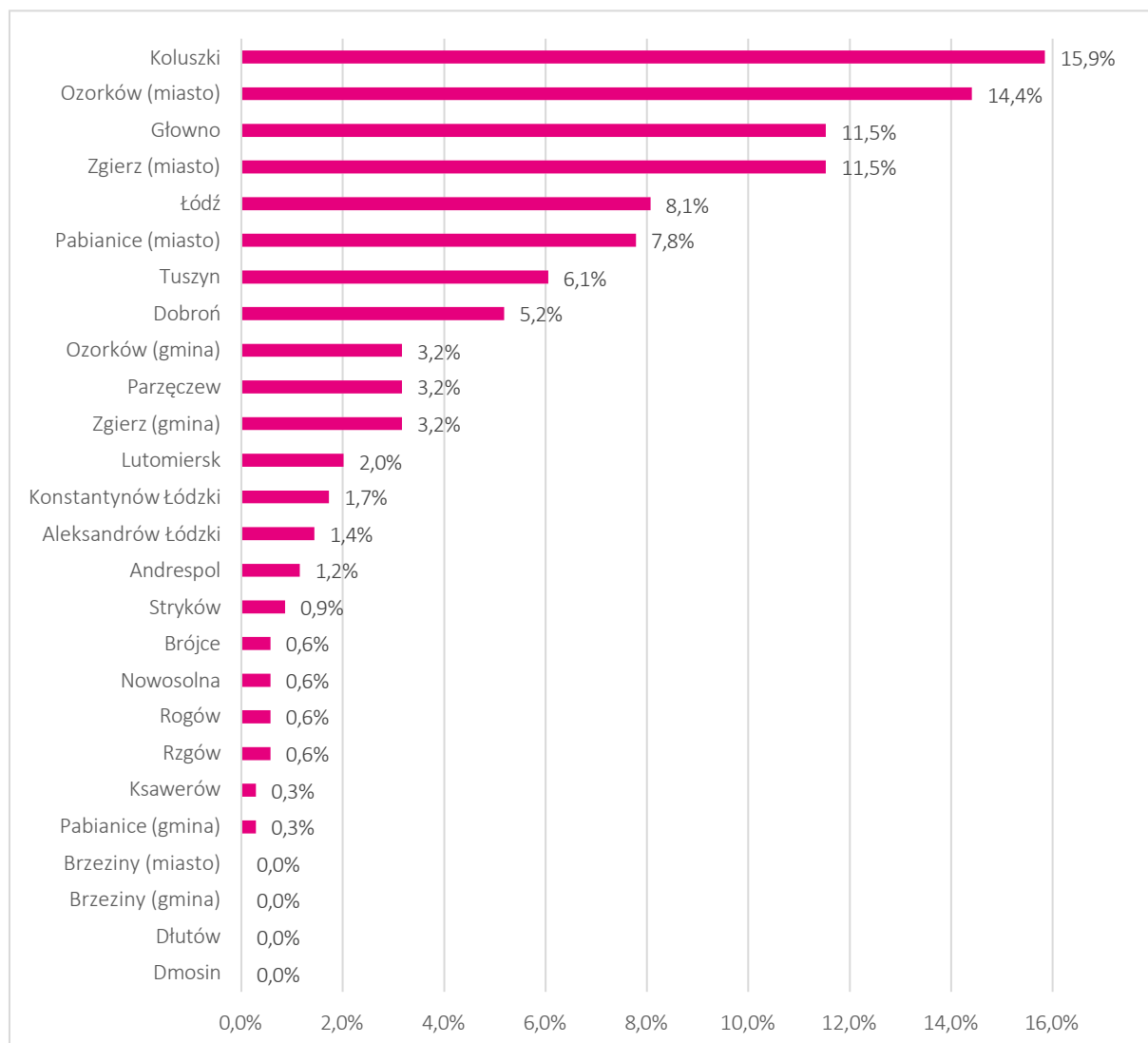
Wykres 37. Podział ankietowanych według szkół i klas



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

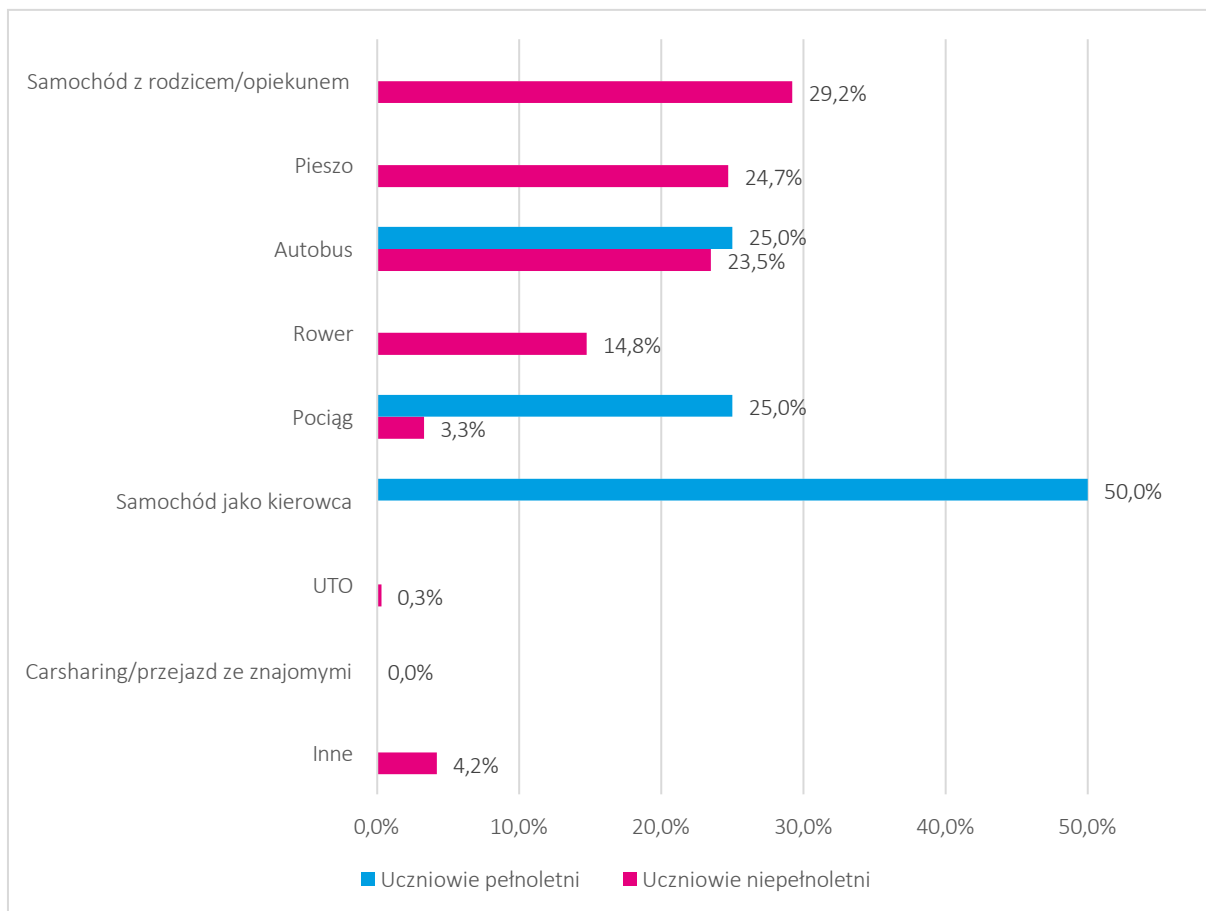
Pierwsze pytania ankiety odnosiły się do stwierdzenia pochodzenia respondentów. Dane zawarte na powyższych wykresach wskazują, że odbiorcami ankiety byli głównie uczniowie szkół podstawowych klas 4-8 (prawie 63%). Najlichniesza grupa uczniów, która uczestniczyła w badaniu pochodzi z gminy Koluszki. Wśród odpowiedzi wpisywanych przez ankietowanych samodzielnie pojawiały się następujące miejscowości: Piątek, Łęczycza, Góra Świętej Małgorzaty, Dalików, Wartkowice, a także mniejsze miejscowości i wsie spośród gmin ŁOM.

Wykres 38. Lokalizacje szkół, do których uczęszczają ankietowani



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Wykres 39. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez uczniów w podróżach do szkoły

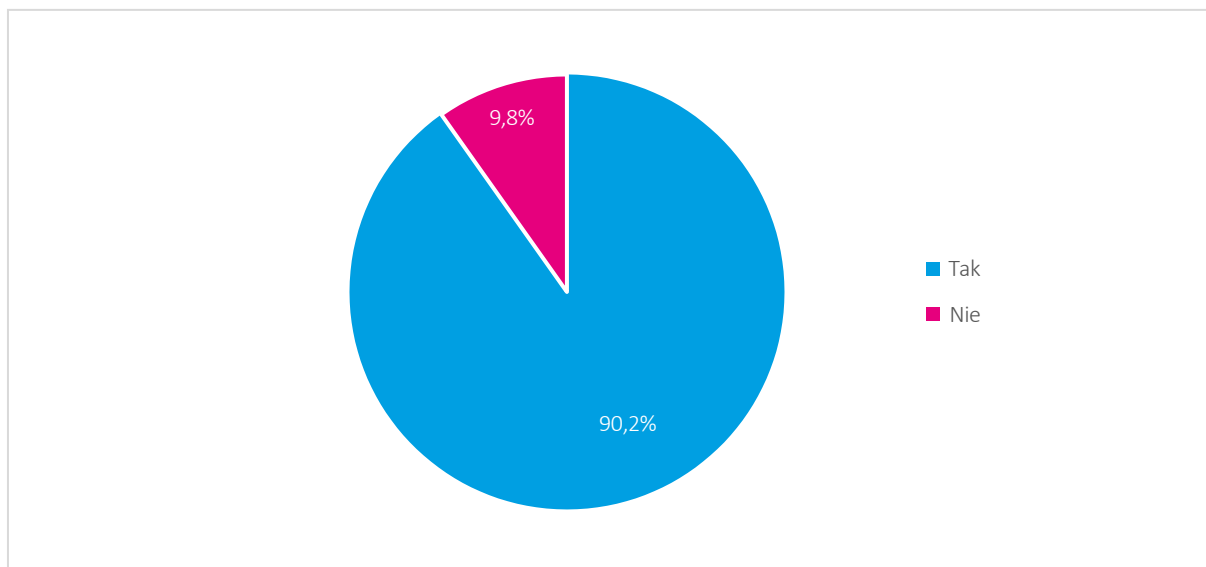


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

W związku z szeroką grupą potencjalnych odbiorców ankiety dostosowano ją do wieku respondentów. Wybór odpowiedzi w danym pytaniu warunkował przejście do odpowiedniego kolejnego pytania z dostosowanymi odpowiedziami. W przypadku pytania o najczęściej wybieraną formę podróży do szkoły w zależności od wybranej klasy pytanie mogło zawierać dodatkową odpowiedź „samochodem jako kierowca”.

Wyniki jednoznacznie wskazują na tendencję podwożenia dzieci przez rodziców, co ma realny wpływ na zjawisko wzmożonego ruchu kołowego na drogach w otoczeniu szkół – w szczególności w godzinach porannych. Zauważalna jest jednak liczna grupa uczniów podróżujących do placówek oświatowych pieszo lub rowerem, co może wynikać z bliskiej odległości z domów uczniów.

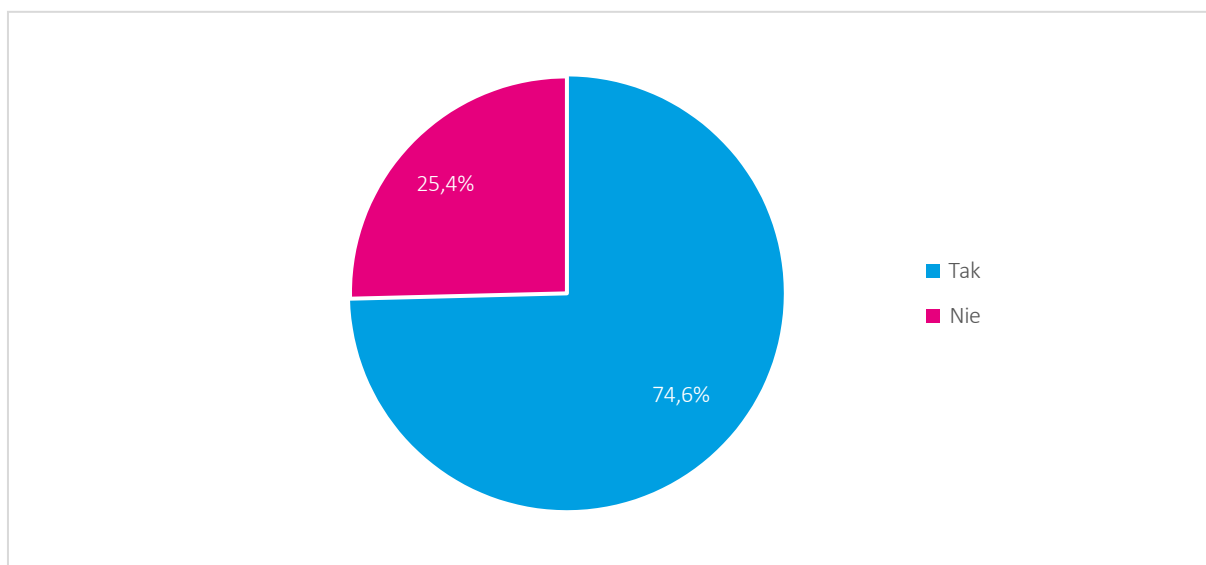
Wykres 40. Czy w Twoim gospodarstwie domowym jest wykorzystywany samochód?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Odpowiedź na pytanie dotyczące wykorzystywania samochodu w gospodarstwach domowych uczniów potwierdza tendencję podwożenia przez rodziców/opiekunów dzieci do szkół. Przeszło 90% ankietowanych wskazało, że w ich domach wykorzystywany jest samochód.

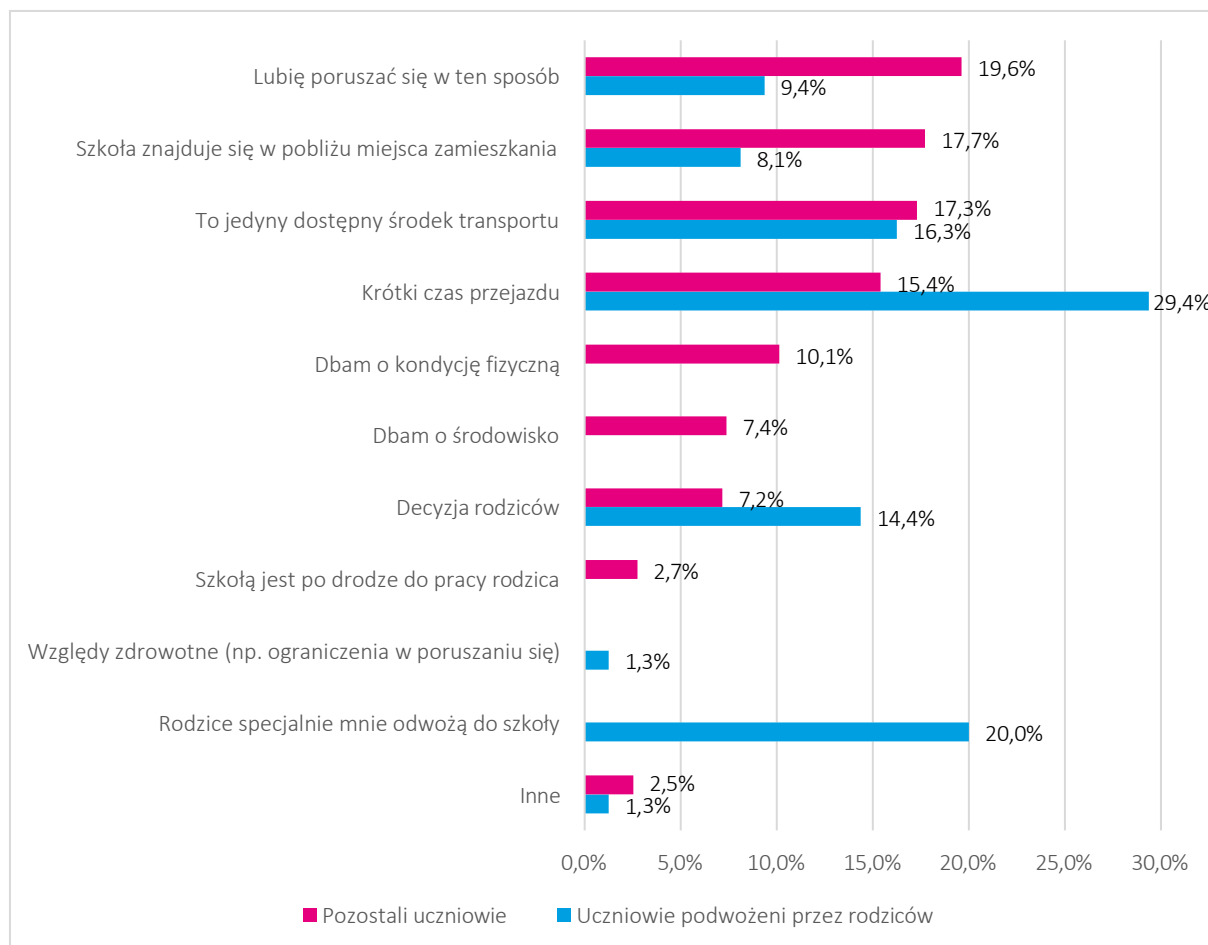
Wykres 41. Czy planujesz uzyskać prawo jazdy i docierać do szkoły samochodem?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Uczniowie, którzy wybrali w pytaniu o środek transportu odpowiedź inną niż „samochód jako kierowca” w ramach kolejnego pytania zostali poproszeni o wskazanie ich planów dotyczących ubiegania się o prawo jazdy. Prawie 75% z nich odpowiedziało, że zamierza uzyskać ten dokument. Oznacza to, że przywiązanie do samochodu oraz konieczność lub chęć jego wykorzystania przez młodzież jest wyraźnie widoczna.

Wykres 42. Czynniki wpływające na wybór wskazanego środka transportu w podróży do szkoły, wielokrotny wybór



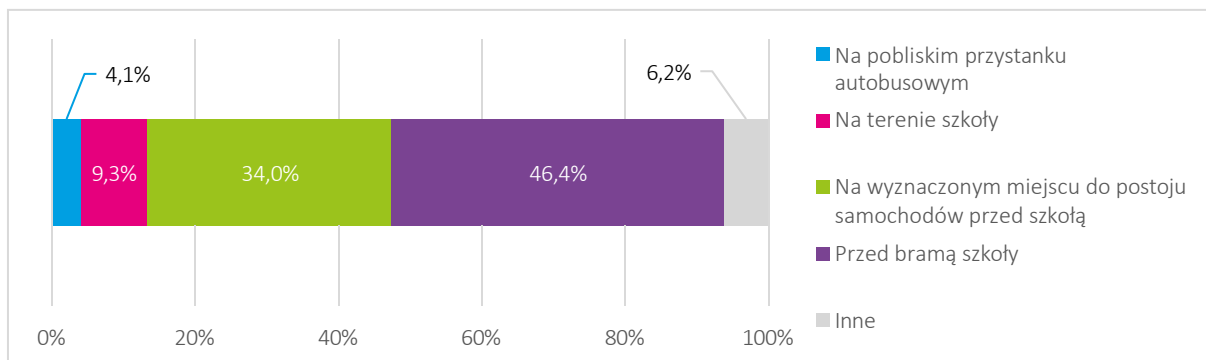
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Istotnym pytaniem ankiety było to dotyczące determinant wyboru danego środka transportu w podróżach do szkoły. Pytanie różniło się w zależności od wcześniej wybranych odpowiedzi – uczniowie podwożeni przez rodziców/opiekunów do szkoły mieli zmieniony zestaw odpowiedzi względem pozostałych respondentów.

W ramach omawianego pytania istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi oraz wpisania własnej w okienku „Inne”. Spośród dostępnych odpowiedzi najczęściej wybierana była „Krótki czas przejazdu” (przez uczniów dowożonych przez rodziców/opiekunów) oraz „Lubię poruszać się w ten sposób” – w przypadku pozostałych uczniów. Na uwagę zasługuje relatywnie duża liczba głosów przy odpowiedzi „To jedyny dostępny środek transportu”. Fakt ten może oznaczać, że niezależnie od wybieranej formy podróży nie ma realnej alternatywy dla dotychczasowego sposobu dotarcia do szkoły.

Ponadto w ramach odpowiedzi wpisywanych samodzielnie przez respondentów pojawiały się dodatkowe komentarze wskazujące na brak alternatyw dla obecnie wybieranego sposobu podróży, braku skomunikowania autobusów z planem lekcji czy braku możliwości podwiezienia do szkoły przez rodzica/opiekuna z uwagi na ich godziny pracy.

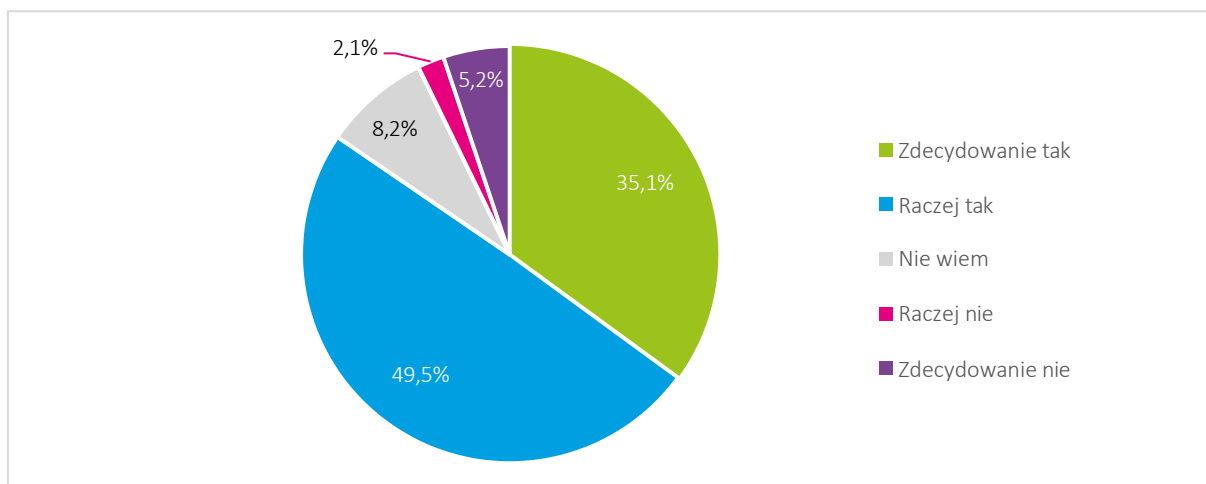
Wykres 43. Miejsca, w których wysiadają uczniowie podwożeni przez rodziców do szkoły



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ucniowie podróżujący do szkoły z rodzicami zostali poproszeni o wskazanie miejsca, w którym wychodzą z pojazdu. Najczęściej uczniowie podwożeni przez rodziców opuszczają samochód przed bramą szkoły lub na wyznaczonym miejscu postojowym przed placówką. Wynika z tego, że większość uczniów z podanej grupy ma do pokonania krótki dystans z samochodu, głównie na terenie szkoły. Również i we wskazanym pytaniu istniała możliwość wpisania własnej odpowiedzi, w której najczęściej podawane były konkretne lokalizacje, gdzie rodzice zostawiają swoje dzieci np. parking nieopodal szkoły, sklep czy kościół.

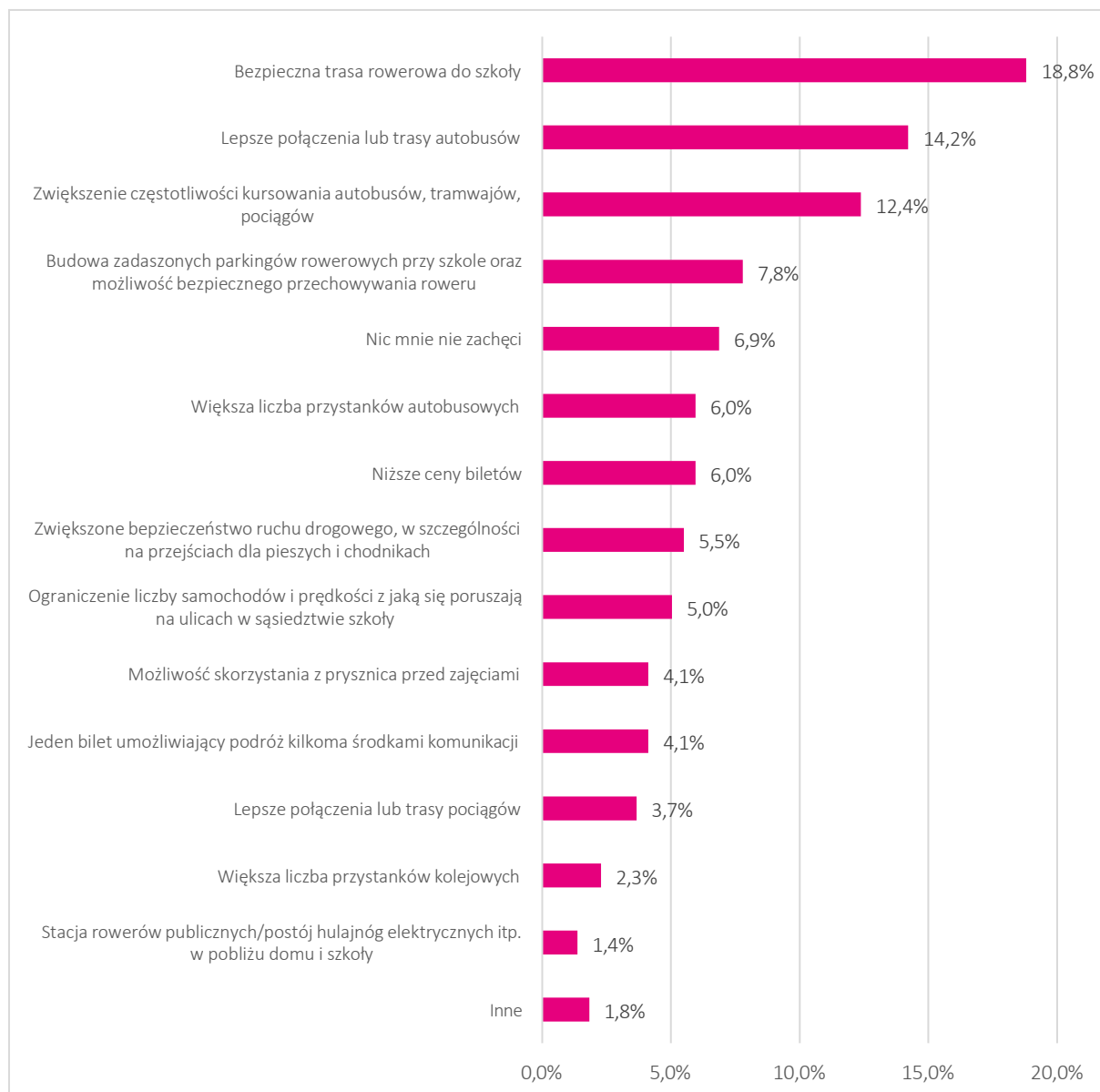
Wykres 44. Czy przy wysiadaniu z samochodu rodziców w pobliżu szkoły czujesz się bezpiecznie?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Bardzo ważnym aspektem jest zachowanie bezpieczeństwa podróży do szkoły. Uczniowie podwożeni samochodami przez rodziców opuszczają je w różnych miejscach – co obrazuje Wykres 43. Zdecydowana większość odpowiadających określiła pozytywnie poczucie bezpieczeństwa podczas wysiadania z samochodu rodzica/opiekuna. Należy jednak skupić się na grupie osób, które zanegowały poziom bezpieczeństwa i stwierdzić czynniki je generujące i podjąć kroki w celu poprawy poczucia bezpieczeństwa.

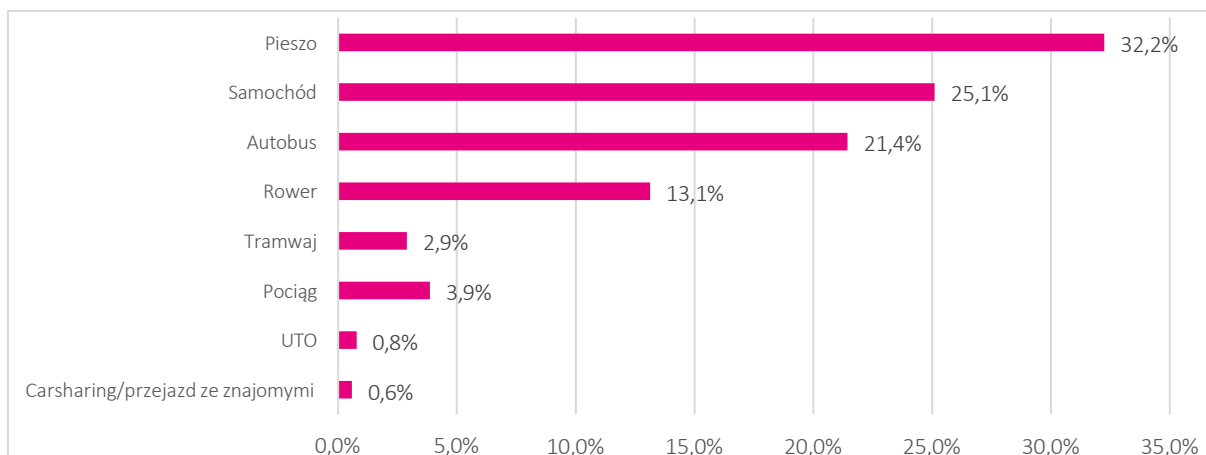
Wykres 45. Co zachęciłoby Cię do częstszego jeżdżenia do szkoły alternatywnymi do samochodu środkami transportu? wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Kolejne z pytań skierowanych do uczniów podróżujących do szkół samochodami wraz z rodzicem/opiekunem dotyczyło możliwości potencjalnej zmiany środka transportu. W pytaniu zagregowano czynniki, które mogłyby wpłynąć na zmianę samochodu w codziennych dojazdach do szkoły oraz uwzględniono możliwość wpisania własnej odpowiedzi. W ramach tego pytania istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi. Spośród podanych, najczęściej uczniowie wskazywali stworzenie bezpiecznych tras rowerowych do szkół oraz lepsze połączenia i częstotliwość kursowania autobusów. Wśród odpowiedzi wpisywanych w opcję „Inne” pojawiały się głosy dotyczące uwzględnienia miejscowości respondentów w siatce połączeń transportu publicznego i poprawa infrastruktury pieszej wraz z podniesieniem jej bezpieczeństwa.

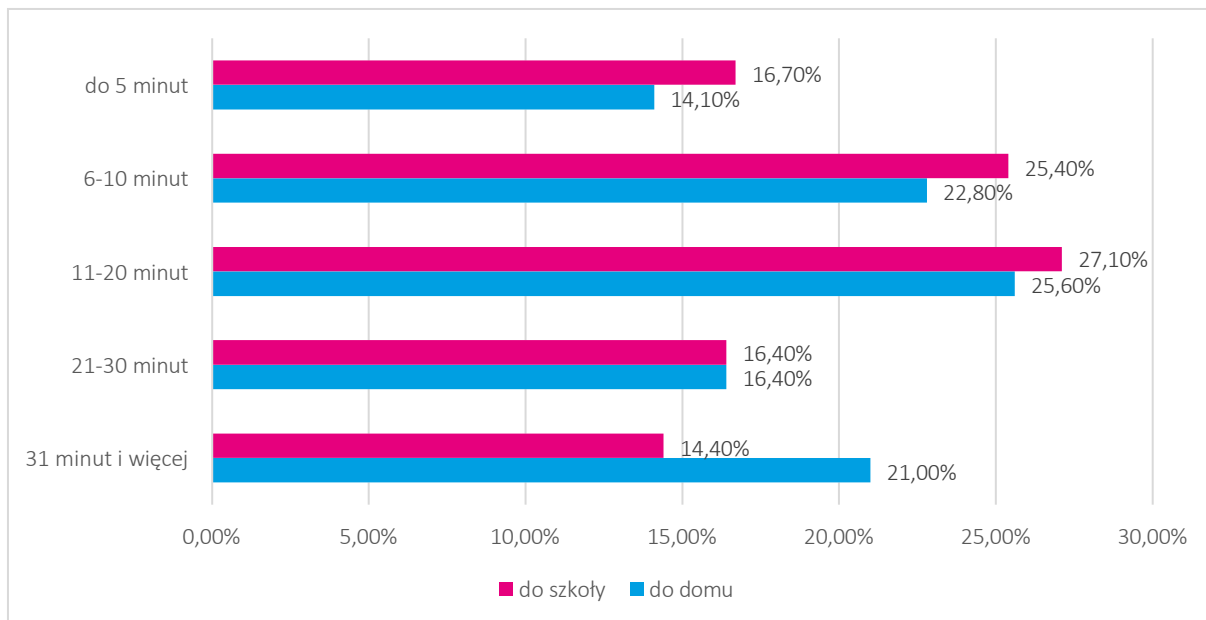
Wykres 46. Środki transportu najczęściej wykorzystywane przez uczniów w podróżach ze szkoły, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Tak samo jak sposób dotarcia do szkoły, istotna jest forma w jakiej uczniowie z niej wracają. Kolejne pytanie badania ankietowego dotyczyło sposobów, w jaki uczniowie pokonują trasę szkoła-dom. Najczęściej respondenci wybierają podróże piesze lub realizowane samochodem. Zauważalna jest też dość liczna grupa osób wracających do domów autobusami.

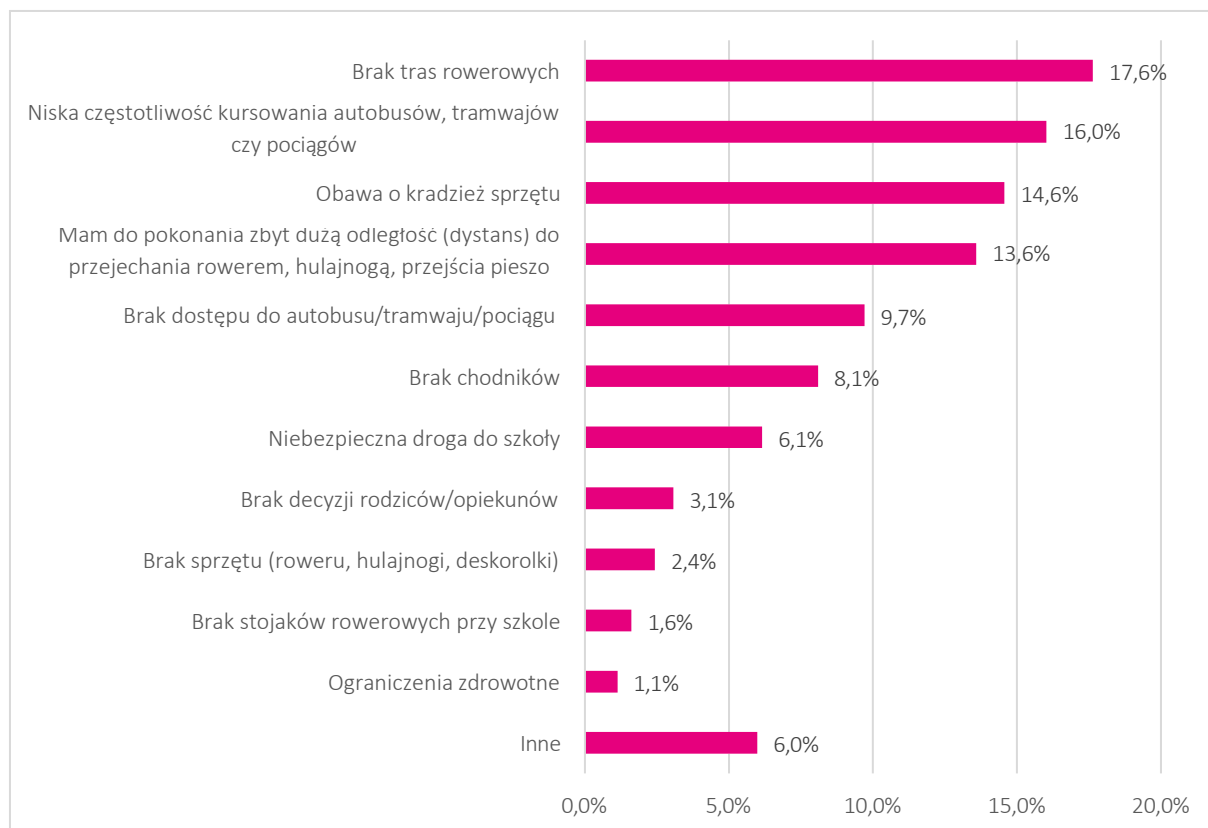
Wykres 47. Czas podróży w relacji dom-szkoła oraz z powrotem



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Oprócz środków transportu wykorzystywanych w podróżach do i ze szkoły istotny jest także ich czas. Czas w jakim odbywa się dana podróż jest bezpośrednio powiązany z wybieranym środkiem transportu i warunkuje jego atrakcyjność. Badanie ankietowe wykazało, że większość uczniów pokonuje trasę dom-szkoła i powrotną w przedziale 11-20 minut. Zauważyć należy jednak liczną grupę osób, których podróż do szkoły zajmuje nawet powyżej pół godziny.

Wykres 48. Powody ograniczające podróż do szkoły alternatywnymi do samochodu środkami transportu, wielokrotny wybór

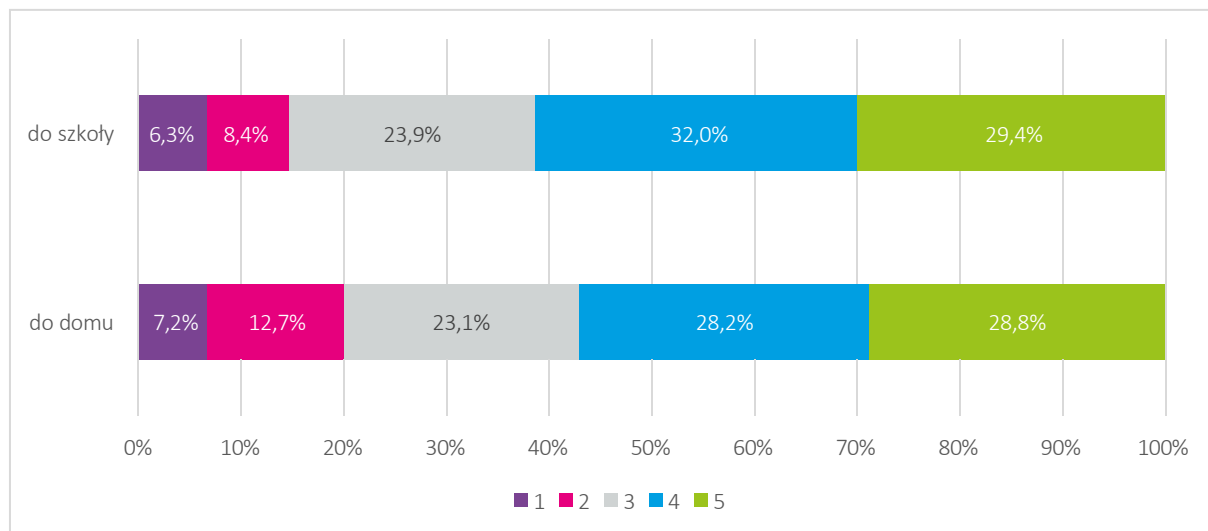


Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Ważne jest poznanie czynników wpływających na ograniczenie możliwości wykorzystania w podróżach do szkoły (i z powrotem) środków transportu alternatywnych dla samochodów. Na potrzeby pytania skierowanego na poznanie tych przeszkód przedstawiono kilka potencjalnych przeszkód oraz umożliwiono wpisanie własnej odpowiedzi. W pytaniu istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi.

Za największe przeszkody uznano brak infrastruktury dla rowerzystów (po której mogą poruszać się także użytkownicy UTO) oraz niska częstotliwość kursów transportu zbiorowego. Najmniejszy negatywny wpływ na zmianę samochodu jako preferowanego środka transportu do placówki oświatowej wskazano ograniczenia zdrowotne i brak stojaków rowerowych. Natomiast spośród odpowiedzi wpisywanych w opcję „Inne” pojawiły się głosy, że nie istnieją realne ograniczenia.

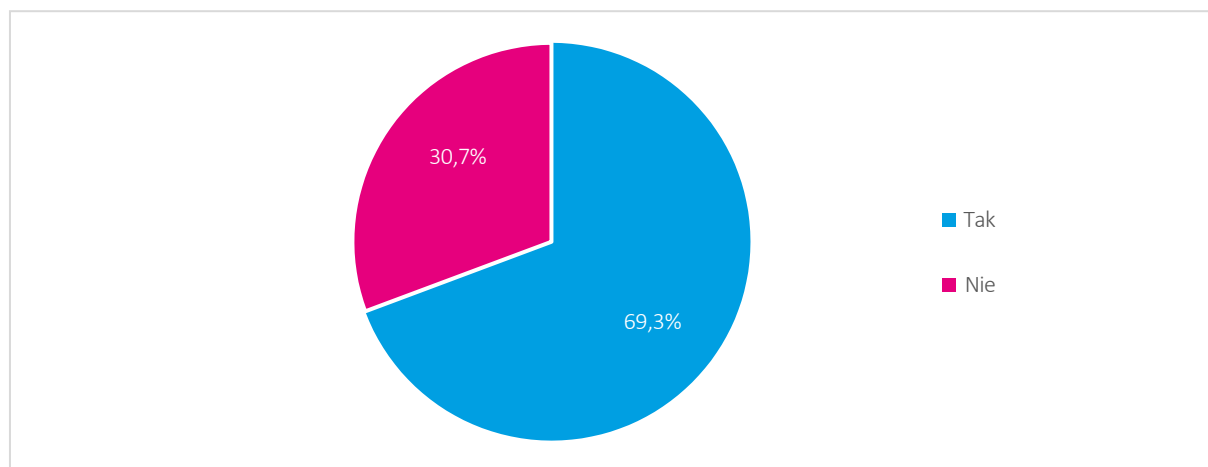
Wykres 49. Ocena komfortu podróży do szkoły i z powrotem, skala <1;5>



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

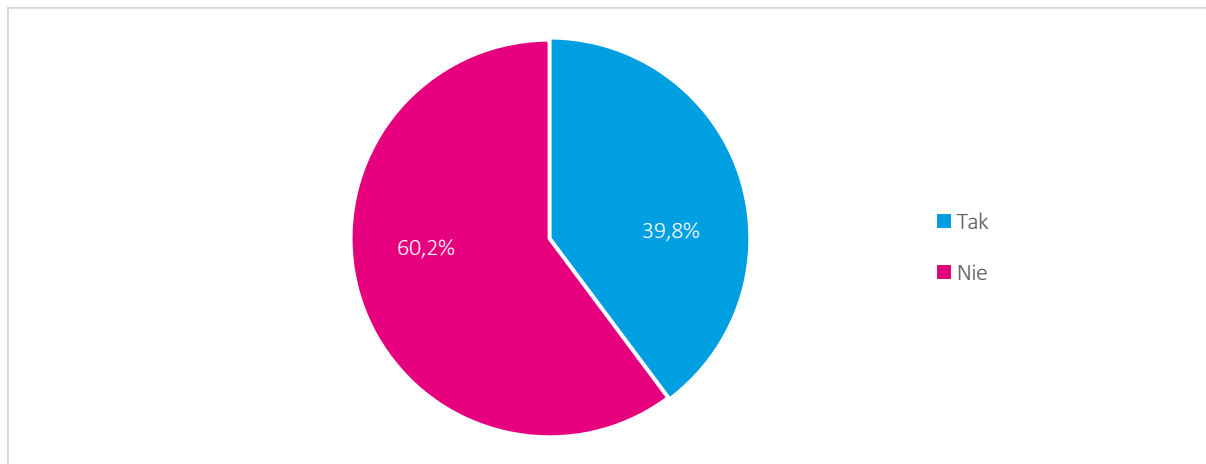
Równoległe z pytaniami dotyczącymi środka transportu i czasu podróży zostało zadane pytanie o ocenę komfortu przemieszczania się na trasie dom-szkoła oraz w relacji powrotnej. Ankietowani zostali poproszeni o przyporządkowanie oceny w skali od 1 (zdecydowanie źle) do 5 (zdecydowanie dobrze) – oddzielnie dla podróży do szkoły i do domu. Wyniki wskazują na zadowolenie z komfortu podczas dojazdów do szkoły oraz powrotów po lekcjach, gdyż oba pytania zebrały ponad połowę pozytywnych ocen (4 i 5). Średnia ocena dla pytania o komfort podróży do szkoły wyniosła 3,70, a dla podróży do domu 3,59.

Wykres 50. Czy uczęszczasz na zajęcia pozalekcyjne (dodatkowe)?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

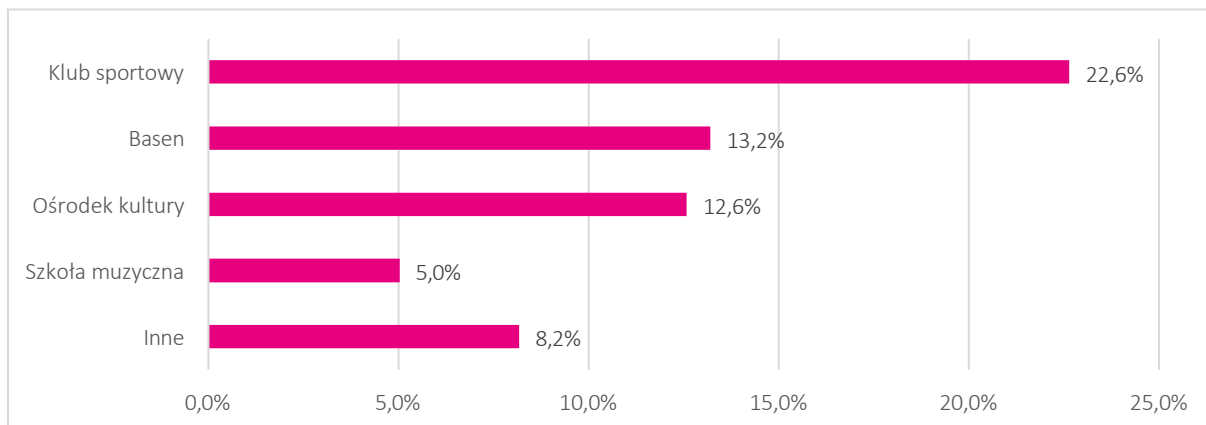
Wykres 51. Czy zajęcia pozalekcyjne odbywają się w szkole, do której uczęszczasz?



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

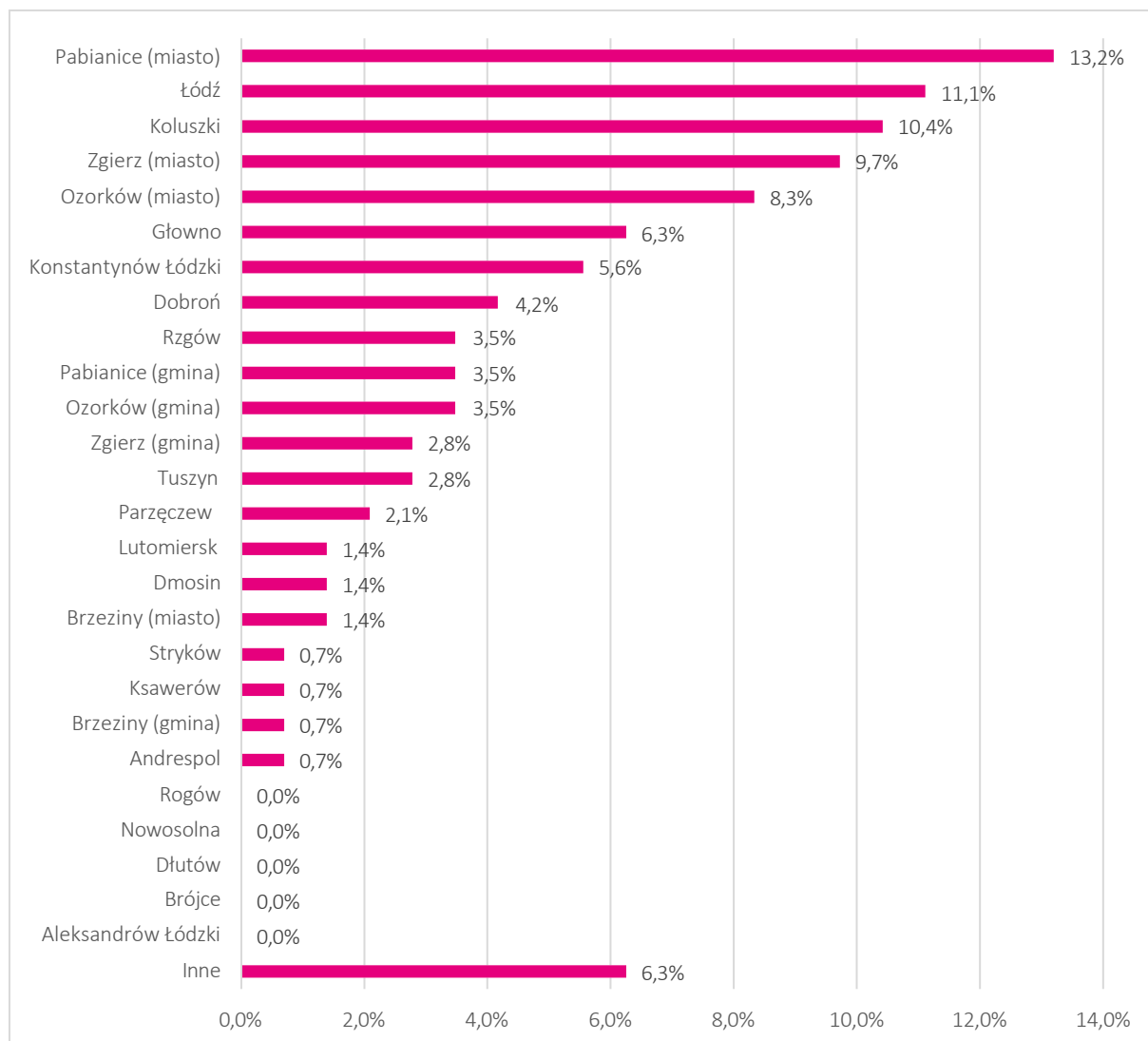
Młodzież często uczęszcza na różne zajęcia pozalekcyjne, co potwierdzają uzyskane głosy jednego z pytań ankiety. Ponad połowa uczniów biorących udział w badaniu (56%) odpowiedziała, że uczęszcza na zajęcia dodatkowe, które najczęściej mają miejsce poza szkołą, do której uczęszczają (patrz: Wykres 51.). Z tego powodu konieczna jest do odbycia kolejna podróż – ze szkoły do miejsca zajęć dodatkowych. W związku z powyższym, kolejne pytania ankiety były skoncentrowane na poznaniu lokalizacji miejsc, w których odbywają się przedmiotowe zajęcia oraz sposobu w jaki docierają na nie uczniowie.

Wykres 52. Lokalizacja zajęć pozalekcyjnych (dodatkowych), wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

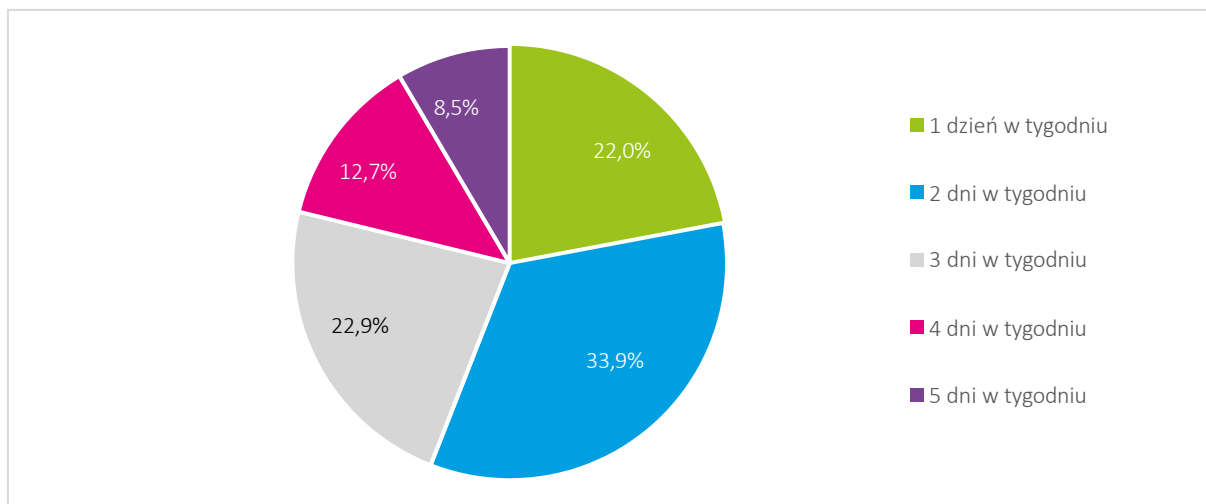
Wykres 53. Gmina/miasto, w którym odbywają się zajęcia pozalekcyjna, na które uczęszczają ankieterowani uczniowie, wielokrotny wybór



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

Głosy zebrane w pytaniu o lokalizację miejsc zajęć dodatkowych pozwoliły dodatkowo określić lokalizację najczęściej wybieranych zajęć dodatkowe. Należy zaznaczyć, że w omawianym pytaniu istniała możliwość wyboru więcej niż jednej odpowiedzi, z uwagi na prawdopodobieństwo uczęszczania jednego ucznia na kilka różnych zajęć. Wyniki wskazują, że najczęściej młodzież z ŁOM uczęszcza na zajęcia językowe lub korepetycje. Natomiast w przypadku miejscowości, w których odbywają się omawiane zajęcia uczniowie wskazywali największe ośrodki ŁOM – Łódź, Pabianice, Koluszki i Zgierz.

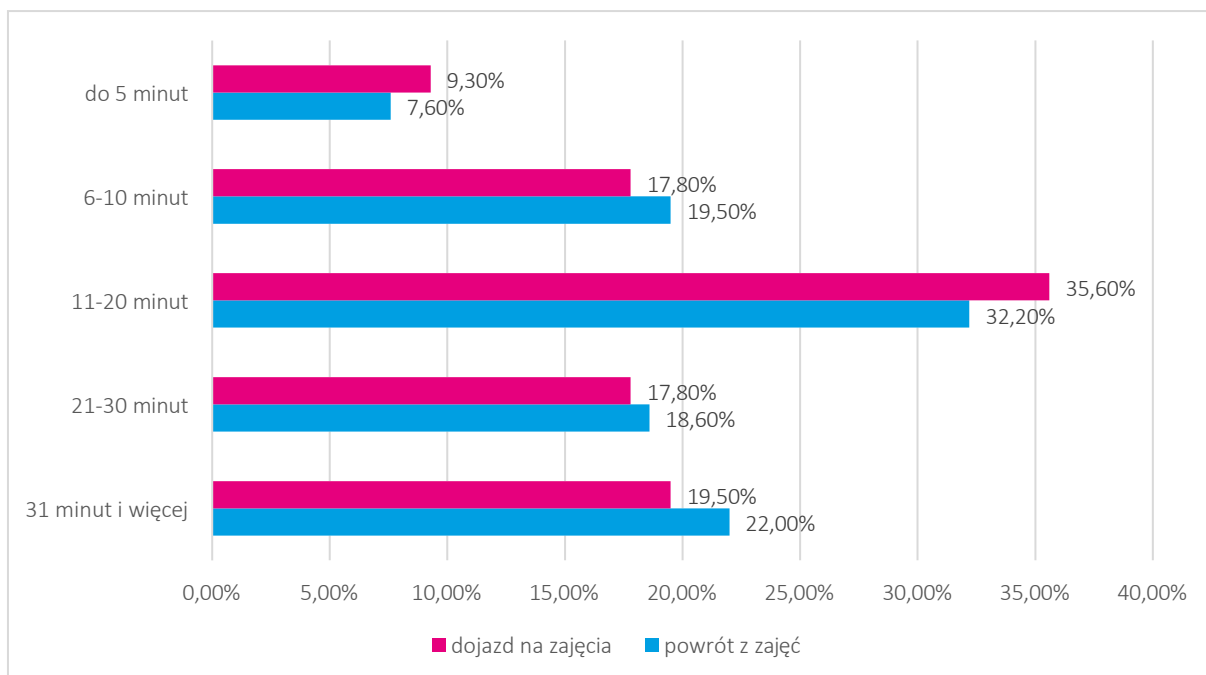
Wykres 54. Częstotliwość uczęszczania na zajęcia pozalekcyjne



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego

W przypadku częstotliwości zajęć pozalekcyjnych, zebrane głosy wskazują, że ankietowani uczniowie uczęszczają na nie średnio 3 razy w tygodniu (średnia głosów - 2,52). Największa liczba respondentów odpowiedziała, że bierze udział w zajęciach 2 razy w tygodniu.

Wykres 55. Czas podróży na zajęcia dodatkowe oraz z powrotem



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie odpowiedzi z badania ankietowego